

Schiffsfriedhof Emsmündung: Strandungen vor der Insel Borkum, Teil 1

Bald, Jens

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Bald, J. (1999). Schiffsfriedhof Emsmündung: Strandungen vor der Insel Borkum, Teil 1. *Deutsches Schiffsarchiv*, 22, 141-168. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50357-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFFSFRIEDHOF EMSMÜNDUNG

Strandungen vor der Insel Borkum – Teil 1

VON JENS BALD

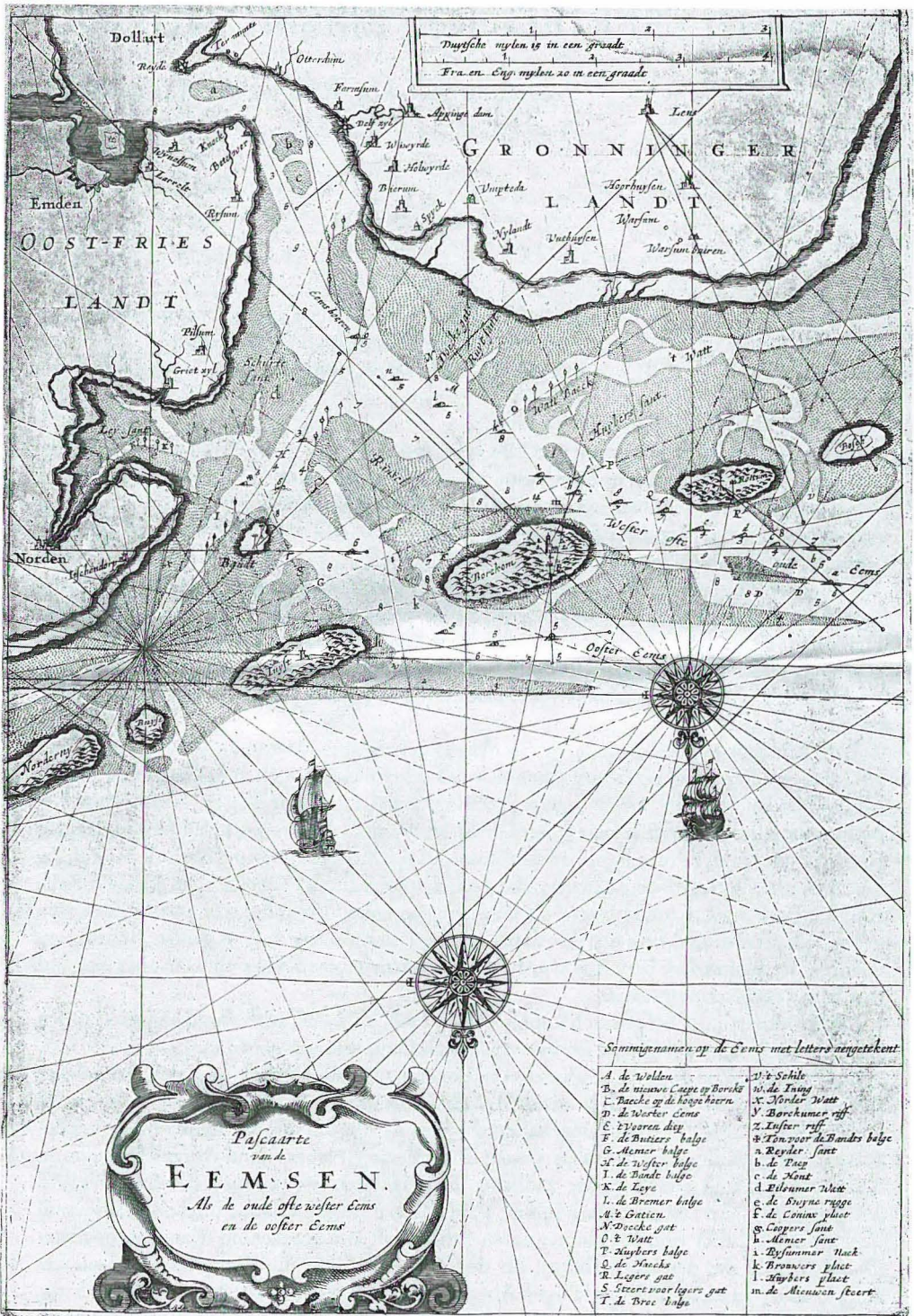
*Das erstaunlichste Wunder der Tiefe ist seine unermeßliche
Grausamkeit. Die See hat keine Leidenschaft,
kein Gesetz, keine Erinnerung.* Joseph Conrad

Viel günstiger als die Mündungen von Elbe oder Weser war für kleine Segelschiffe die Mündung der Ems, weil sie sich in zwei Arme teilt, die Osterems und Westerems, so daß unter Ausnutzung der Gezeitenströme bei fast jedem Wind sowohl das Einsegeln als auch das Aussegeln möglich war. Erst durch die seit dem späten Mittelalter zunehmende Schiffsgröße führte der wachsende Tiefgang zu Problemen mit der Flachküste. Besonders das sich weit in die See hinaus erstreckende Borkumer Riff und das benachbarte Juister Riff waren für die Schiffe gefährlich. Deshalb sorgte die an möglichst sicherer Zufahrt interessierte Hafenstadt Emden auf der zwischen beiden Mündungsarmen besonders weit in die See vorgeschobenen Sandinsel Borkum für feste Seezeichen und legte Fahrwassertonnen aus. Auch boten Borkumer Schiffer einen privaten Lotsendienst, wofür Gebühren von der Schifffahrt erhoben wurden.¹

Trotzdem kam es immer wieder zu Schiffsunglücken, über die vor der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allerdings nur ausnahmsweise schriftliche Angaben gemacht und aufbewahrt wurden. Da die hier vorgelegte Zusammenstellung auf diesen Ausnahmefällen beruht, muß ihr Zustandekommen kurz erläutert werden. Als erste und für fast anderthalb Jahrtausende einzige Ausnahme hat die römische Geschichtsschreibung über die Strandung der römischen Kriegsflotte berichtet, die nach der Schlacht im Teutoburger Wald im Rahmen des Feldzuges 16 n. Chr. gegen die Germanen eingesetzt worden war. Diese letzte, vergebliche Eroberungsaktion war für die römische Reichspolitik von so großer Bedeutung, daß darüber ausführlich berichtet wurde, denn seitdem beschränkte sich Rom endgültig auf den Rhein als Nordostgrenze.

Die Ergebnisse der Schiffsarchäologie zeigen eindeutig, daß auch im Mittelalter an den Küsten von Nord- und Ostsee immer wieder Schiffe untergegangen sind.²

Daß für diese Zeit aus den Gewässern um Borkum noch kein Schiffsfund bekannt geworden ist, bedeutet deshalb noch lange nicht, daß es dort damals keine Strandungen gab. Es ist darüber nur nichts schriftlich festgehalten worden. Erst durch die wachsende Bürokratisierung von Verwaltung und Rechtsprechung in der Frühen Neuzeit sind Aufzeichnungen zu Schiffsstrandungen anlässlich der zahllosen Streitigkeiten im Rahmen des Strandrechts³ erhalten geblieben. Dabei prallten immer wieder drei unterschiedliche Interessen aufeinander, die der Schiffer und Kaufleute, deren Schiffe mit Besatzung und Waren in höchster Gefahr waren, die des Landesherrn, für den der Strandvogt die Einhaltung gesetzlicher Regelungen (einschließlich der fälligen Abgaben an den Landesherrn) durchzusetzen hatte, und schließlich die der Anwohner, die besonders auf der kargen Sandinsel Borkum allein



von den wenigen und dürrigen Landwirtschaftsflächen kaum leben konnten. Karl Herquet, Staatsarchivar in Aurich, hat 1886 in seiner Kulturgeschichte Borkums zahlreiche Strandrechtsakten des Ostfriesischen Staatsarchivs ausgewertet.⁴ Daraus sind hier die Angaben zu Schiffsstrandungen in zeitlicher Reihenfolge zusammengestellt und um weitere Strandungsberichte aus anderen Quellen ergänzt worden.

Im 19. Jahrhundert sind einige besonders spektakuläre Schiffsuntergänge vor Borkum ins Rampenlicht der Presseberichterstattung geraten, was schließlich in den 1860er Jahren zur Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger führte. Die veröffentlichten Berichte über ihre Rettungseinsätze bilden danach eine sehr zuverlässige Quelle über Schiffsstrandungen auch vor Borkum und wurden hier entsprechend ausgewertet.

Die ersten urkundlich erwähnten Strandungen vor Borkum sind wahrscheinlich die des römischen Feldherrn Drusus im Jahre 16 n.Chr. Die Römer versuchten, durch die Emsmündung nach Germanien zu gelangen. Doch als die Flotte vor Borkum stand, zog ein Unwetter auf.

Der römische Geschichtsschreiber Tacitus berichtet:

Anfangs war die See noch ruhig; sie rauschte unter dem Ruderschlag von tausend Schiffen oder wogte auf, wenn die Segel aufgezogen wurden. Bald aber ging ein Hagelschauer aus einer schwarzen Wolkenwand nieder, und zugleich brausten von allen Seiten heftige Böen heran, unberechenbare Flutwellen nahmen die Sicht und hinderten die Steuerung der Schiffe. Von den verzagten Mannschaften, die mit der Seefahrt nicht vertraut waren, wurden die Seeleute, denen sie unsachgemäß helfen wollten, gestört. Und sie machten so den sachkundigen Matrosen ihre Verrichtungen unmöglich. Dann wurde über den ganzen Himmel und das ganze Meer der Südwind Herr. Er führte von den feuchtdunstigen Ländern Germaniens und den tiefen Flüssen gewaltige Wolkenmassen mit Macht heran, und die Kälte des nahen Nordens machte ihn noch schrecklicher. Und so riß er die Schiffe fort und verschlug sie auf den offenen Ozean oder ließ sie an Inseln, die mit ihren schroffen Klippen oder verborgenen Untiefen gefährlich waren, stranden. War man diesen mit knapper Not und Mühe ausgewichen, so konnte man nachher, als die Flut wechselte und sich in der Windrichtung bewegte, die Schiffe nicht mehr fest verankern und auch nicht die hereinbrechenden Wassermassen ausschöpfen. Pferde, Zugtiere, Gepäck, sogar Waffen wurden über Bord geworfen, um den Schiffsraum zu entlasten, in den das Wasser durch die Bordwände einströmte und die Fluten von oben her hereinstürzten.

(24) Je stürmischer der Ozean als jedes andere Meer und das Wetter Germaniens grimmiger ist als anderwärts, um so mehr hob sich jenes, noch nie erlebte Unglück durch sein Ausmaß heraus; ringsum waren die Gestade in den Händen der Feinde oder das Meer so unermeßlich und unergründlich, daß man glaubte, man sei am Ende der Welt und hinter ihm komme kein Land mehr. Ein Teil der Schiffe ging unter, die Mehrzahl strandete an weiter entfernt gelegenen Inseln, wo die Leute, da dort keine Menschen wohnten, verhungerten, mit Ausnahme derer, die sich mit dem Fleisch der ebenfalls an das Land geschwemmten Pferde am Leben erhielten. Nur der Dreiruderer des Germanicus landete im Gebiet der Chaucen. In allen diesen Tagen und Nächten stand er bei den Klippen und Küstenvorsprüngen und rief, er sei an diesem vernichtenden Unglück schuld, wobei er von seinen Freunden nur mit Mühe davon zurückgehalten werden konnte, in dem gleichen Meere den Tod zu suchen.⁵

Nun halfen den Römern auch die besten Galeeren nicht, da sie die Gefahren der Emsmündung nicht kannten.

Die einzige mittelalterliche Nachricht über Strandungen vor Borkum ist indirekter Art: 1493 schloß die Hansestadt Hamburg zur Absicherung ihres nach Emden gerichteten Handels einen Vertrag mit den Grafen Edzard und Uko von Ostfriesland. Darin setzten es die Hamburger durch, daß es der Mannschaft eines auch vor Borkum gestrandeten Schiffes unbenommen bleiben sollte, ihre Güter zu sammeln. Wenn die Insulaner dabei halfen, sollten sie dafür einen billigen, redlichen Bergelohn beanspruchen dürfen. War aber niemand von der Besatzung gerettet, so sollten die gestrandeten Güter Jahr und Tag von den Bergern gegen billige Entschädigung aufbewahrt werden.⁶ Zwar ist hier keine individuelle Strandung genannt, aber es müssen den Verhandlungen Hamburgs Schiffsunglücke vorausgegangen sein, denen gegenüber die erreichten Regelungen als großer Fortschritt gewertet werden mußten. D.h. der Mannschaft war es nicht ermöglicht worden, ihre an den Strand geworfenen Güter wieder einzusammeln, und wo die Besatzung umgekommen war, sind die angetriebenen Waren nicht ein Jahr aufbewahrt worden. Das Privileg Hamburgs ließ sich auch in der Folgezeit nicht durchsetzen. Der Landesherr beanspruchte sein Drittel vom Strandgut, die Insulaner teilten ihr Drittel unter sich, so daß – wenn alles gut ging – dem Schiffer oder Kaufmann überhaupt nur ein Drittel blieb. Die Insulaner waren natürlich daran interessiert, möglichst viel von den beiden anderen Dritteln auch in ihre Hände »verschwinden« zu lassen.

Bis 1539, als erste Tonnen und Baken die Emsmündung kennzeichneten, mußten die Schiffer nach Landmarken navigieren. Kritisch wurde es dann, wenn die Peilpunkte bei Nebel nicht mehr auszumachen waren. Insbesondere ortsfremde Schiffer hatten oft Schwierigkeiten. Als wichtigster Ansteuerungspunkt galt der Borkumer Kirchturm.

Seit dem Streit zwischen Spanien und den Niederlanden 1566 war die Ems der sicherste Fluß an der Nordseeküste und Emden wurde der größte Getreidehafen Europas.

1570 besaß Emden sogar mehr Schiffe als England unter Königin Elisabeth I. Natürlich steigerte sich dadurch der Schiffsverkehr in der Emsmündung erheblich, und der Borkumer Kirchturm reichte als Ansteuerungspunkt nicht mehr aus.⁷

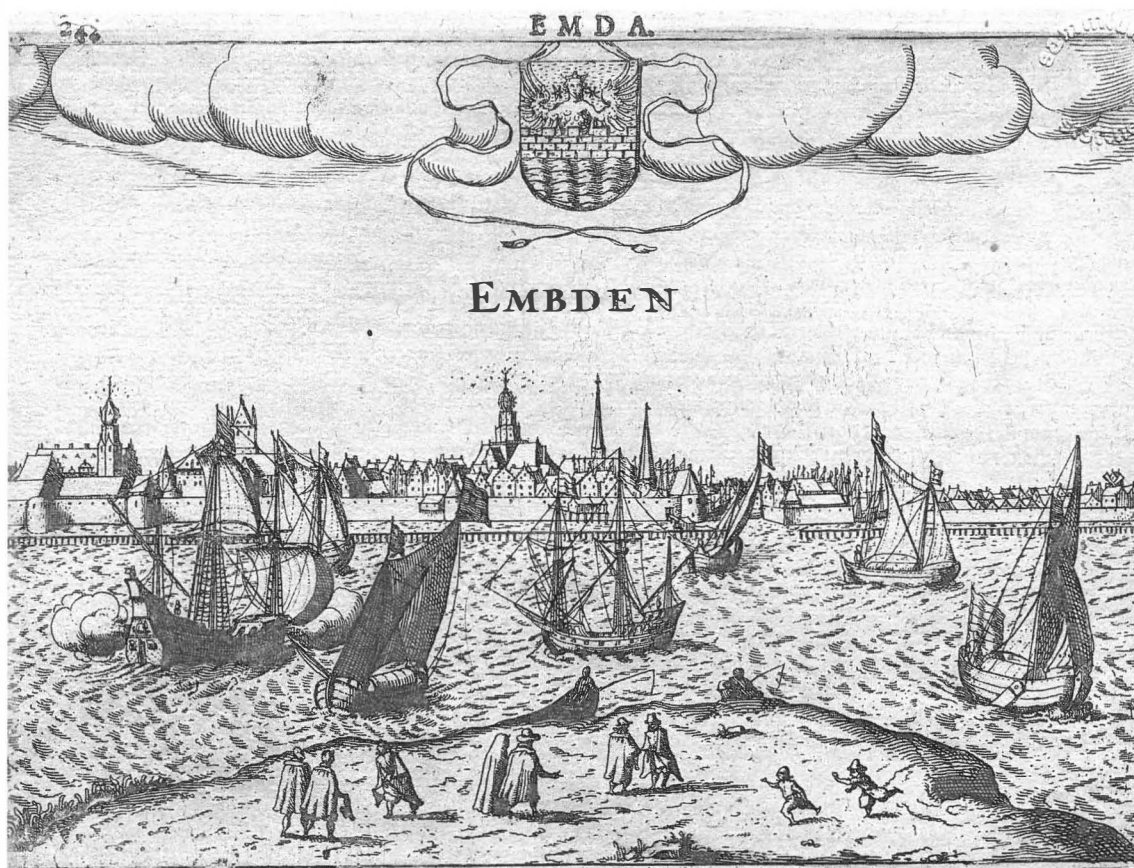
Aber die Ems blieb nicht lange sicher, denn bereits 1569 machten niederländische Freibeuter, die für die Unabhängigkeit ihres Landes von Spanien kämpften, sogenannte Geusen, Borkum zu ihren Außenposten, von wo aus sie spanischen Schiffen, die in die Ems wollten, auflauerten. Im April 1571 begann der Konflikt sich weiter zuzuspitzen, bis eine Flotte ausgesandt wurde, um die Separatisten niederzuschlagen. Am Ende mußten die Geusen eine schwere Niederlage einstecken. Vor Knock gingen neun Geusenschiffe verloren. Zudem wurden 112 Geusen gefangengenommen, die entweder gehängt oder ertränkt wurden.⁸

1576 ließen der Senat und die Bürgerschaft der Stadt Emden den Kirchturm auf 41 m erhöhen, um der Schifffahrt einen sicheren Ansteuerungspunkt für die Emsmündung zu geben. Der Turm sollte nur als Tagessichtmarke der Schifffahrt dienen, er war also noch nicht mit einem Leuchtfeuer ausgestattet. Dieser Turm ist der heutige Alte Leuchtturm. Er trägt am Fuß folgende Inschrift:

Illustribus Edzardo et Johanne Comitibus et Dominis Frisae Orientalis etc. Senatus populusque Aemedensis publici boni ergo ex Mercaturae navalis contribtione me fieri fecit anno Dni. 1.5.7.6. De Schipfahrt van Emden erboud mich, ich woerde volend, als men michaelis vierden Doerch Antonius Pricker. Berent Habben. Allerd Dircksen. Jacob Geritzo De mich regierden.

Zur Finanzierung des Turmes wurde ein sogenanntes Lastengeld eingeführt, dessen Höhe sich nach der Nutzladung eines Schiffes richtete.

Am 19. Februar 1627 strandete ein Emder Handelsschiff im Eisgang auf dem Möven-



Emden vom Wasser aus gesehen. Um 1610 von Petrus Kaerius (= Pieter van den Keere).
(Archiv DSM)

steert Sand, worauf es zu einer Auseinandersetzung zwischen der Stadt Emden und dem Grafen von Ostfriesland kam. Ein Geheimratscollegium berichtete hier dem Grafen Rudolf Christian darüber folgendes:

Bei dem jüngsten Eissgang hat sich zugetragen, daß ein Emder Schiff, so Samuel Halters in [nach] Frankreich geführt und von vielen Rhedern, in specie Camholdt, Ubbo Remetz, Wermelskirchen, Dirk Lehnern, Peter Hindrichs und anderen befrachtet gewesen, in der Ems einkommen, durch die Eisflut aber wieder zurück auf den Sand am Borkumer Eiland, den Mewensteert geheißen, mit Verlies des Ankers gestrandet, warinnen allerlei Waren als Branntwein, Courte-und Amon-[?]Weine, auch Essig vorhanden gewesen. Wie wir nun durch die Beamten zu Gretsiel und den Vogt zu Borkum berichtet werden, so haben wir den Beamten befohlen, den Rhedern als E.Gn. Untertanen das Schiff den Waren folgen zu lassen, jedoch das E.Gn. Anpart nach alter Gewohnheit bis auf ferne Anordnung auf dem Hause Gretsiel sollte verwaßrlich behalten, den Eiländern aber ihr Bergegeld gegeben werden.

Wie aber Tauwetter eingefallen und zwischen dies und Emden nicht zu reisen gewesen haben inmittels die Emder ohne Verlaß sich unterstanden, fünf Schiffe, jedes 12 Lasten, und 35 Soldaten nach Borkum zu schicken und mit Gewalt die Weine abholen lassen, welches wir

als insgeheim erfahren haben wir zur Erhaltung E. Gn. Hoch und Gerechtigkeit und zur Defension des Eilandes vor allen unrechten Gewalt Capitän Luecht mit 30 Soldaten mit Commision, den Rhedern nichts folgen zu lassen, bis unserem obgen. Bescheide ein Begnügen geschehen, am 7. hujus abgefertigt, welcher auch den 9. huj. angelangt die Emdischen Soldaten aber in den Schiffen beliegen blieben und nicht an das Land kommen. Wie nun die Emden solches vernommen, haben sie ihren Tonnenboyer [Schiff zur Pflege der Seezeichen] mit 130 Soldaten dorthin abfertigen wollen, auch dieselben Soldaten bereits eine halbe Meile von dem Eilande arrivirt gewesen, so hatte ich inmittels Dirk Lehnens mit dem Rentmeister Hermann Gerdes, so in periculo vita damals dieser Sache halber in Emden gestanden, anhero verfügt und um Relaxion der arrestirten Waren supplicando angehalten, sich auch vor Bezahlung alles diejenigen, so die Rheder bei E.Gn. nicht abbinden würden, pro cautione sich zu verpflichten und inmittels die Kosten und das Berggeld zu erlegen und weilen wir gesehen haben, das hierdurch größere Incommoditäten entstehen und mehr der Unruhe in E.Gn. Abwesen könnte verursacht auch hierdurch in detentione rerum per naufragium amissarum [i.e. in Festhaltung der Strandgüter] ein Actus possessorius an E.Gn. introducirt werden, ist vor diesmal von uns gut gefunden, die anerbundene Caution anzunehmen, worauf dann Capitän Luecht mit den Soldaten nach bezahlten Kosten und Berggeld auf 800 fl. avocirt und den 17. hujus wieder glücklich angelangt, zweifeln nicht E.Gn. werden sich dieses unser wohlgemeinten Fürnehmen in Gnaden gefallen lassen und haben die Rheder fernere Anordnung E.Gn. zu erwarten, vormein aber dabei, nachdem diese Soldaten aus der Emdischen Garnison gelichtet und ausser der Stadt von neuem gebraucht worden das damit ipso facto dasselbe gefallen und um desselbe Cassadains Gravenhage zu insistiren sei, welches jedoch zu E.Gn. Discretion wir angeheim gestellt haben wollen.⁹

Solche Auseinandersetzungen waren bei Strandungen zwar üblich, sie wurden aber noch verschärft durch die wirtschaftliche Situation, die sich zu dieser Zeit verschlechterte. Der Aufschwung Emdens war mit den Wirren des 30jährigen Krieges vorbei. Zudem erschwerten und undurchdringliche Moore den Warenaustausch mit dem Hinterland; dieses Problem wurde erst 1856 endgültig gelöst, als die »Hannoversche Westbahn« Rheine-Emden gebaut wurde.¹⁰ Ein weiteres Problem war, daß die Ems in dieser Zeit besonders stark ihr Bett verlagerte, was zur Folge hatte, daß weitere Seezeichen gebaut werden mußten.

1628 bzw. 1634 wurden zwei Kapen auf Borkum erbaut; eine in den Woldedünen, eine nördlich des Turmes. Beide Kapen mußten jedoch wegen der Verlagerung des Fahrwassers in den folgenden Jahren oft versetzt und erneuert werden.¹¹

Trotz immer besserer Seezeichensetzung strandeten mit fast jedem Sturm Schiffe vor der Insel. Viele Schiffsunglücke sind überliefert, da es oft zu Auseinandersetzungen zwischen dem Vogt und den Insulanern um das Bergungsgut kam. So strandete im Sturm am 2. November 1657 ein Hamburger Schmackschiff auf dem Borkumriff, wobei acht Passagiere ertranken. Der Kapitän konnte sich mit drei Personen retten. Das Schiff kam von Amsterdam und hatte Heringe, Zitronen, Krapp, Tuch und Pfeffer geladen. Die Hälfte des Pfeffers konnte geborgen werden.¹²

Auf der Fahrt von Danzig nach Rotterdam schlug das Buttschiff DER WEISSE SCHWAN am 17. November 1661 an der Borkumer Balge leck. Da das Schiff hoch auf dem Sand saß, konnten die Insulaner 32 Last Roggen bergen. Dadurch kam das Leck zum Vorschein, das wieder geflickt werden konnte.¹³

Im Krieg zwischen Holland und England hat England zwar vor Borkum ostfriesische Schiffe aufgebracht, da es Ostfriesland nicht als neutral ansah, aber kein Schiff ist dabei gesunken. Im Dezember 1670 jedoch strandete das von Frankreich kommende Emden Schiff DIE AUFGEHENDE SONNE bei Rottum. Geladen hatte es Wein und Branntweinessig, ein Teil der Ladung konnte geborgen werden.¹⁴

Schon wenige Jahre später kam es zum Krieg zwischen Frankreich und Holland, so daß erneut Engländer vor der Insel kaperten, aber wieder kamen keine Schiffe dabei zu Schaden. Am 19. November 1688 kam das Schiff *DE JONKE TOBIAS VAN DRONTEN* auf der Hubertusplate (südwestlich des Borkum-Riffs) fest. Die Ladung bestand auf Prünellen, Wein und Kastanien, die für Emden bestimmt waren. Sofort versuchten Borkumer, die Ladung zu bergen. Bei Ebbe machten es sich die Berger gemütlich, rösteten die Kastanien und tranken reichlich Wein. An dieser »feuchtfrohen Bergung« sind auch der Pastor und der Vogt beteiligt gewesen.¹⁵

Oft wurde zusätzlich auch noch ein Bergegeld gezahlt. Um dennoch in den Genuß des Weines zu kommen, ist es auch vorgekommen, daß die Berger den Wein tranken und die Fässer mit Wasser wieder auffüllten. Auf der Fahrt von Hamburg nach Rotterdam strandete am 25. April 1701 ein Schmackschiff zwischen Borkum und Juist. Beladen war das Schiff mit Weizen, Branntwein und Wein. Einige Weinfässer trieben auf den Stränden beider Inseln an.¹⁶

Schon im April des darauffolgenden Jahres trieben wieder Weinfässer an den Strand von Borkum und diesmal auch Juist und Norderney. Die Ladung stammte von dem Schiff *ST. CATHARINA*, das in einem schweren Sturm auf das Borkum Riff geworfen worden war. Es war auf der Reise von Hamburg nach Bordeaux.

Von dem Schicksal der Besatzungen ist meist kaum etwas überliefert. Man versuchte nur selten, den Schiffbrüchigen zu helfen, da gerettete Besatzungsmitglieder Anspruch auf die sonst den Bergern zufallende Ladung hätten erheben können. Nach jedem Sturm kamen Insulaner an den Strand, um nach angespültem Gut zu suchen. Da die Insel zur damaligen Zeit nahezu baumlos und unfruchtbar war, war das sogenannte Strandjen neben dem Fischen der einzige Erwerb.

Im Spanischen Erbfolgekrieg (1701–1714) wurde vor Borkum erneut gekapert. Diesmal brachten Franzosen deutsche, englische und holländische Handelsschiffe auf. Ein von Franzosen gekapertes holländisches Schiff, die *PROPHET JONAS*, strandete auf dem Borkum Riff und brach auseinander. Sechs Mann der Besatzung ertranken bei dem Versuch, schwimmend den Strand zu erreichen. In den Taschen der Leichen fand man Gold und Silbertaler aus der Ladung. Die ehrlichen Finder übergaben das Geld dem Pastor. Die restlichen fünf Mann, die auf dem Wrack ausharrten, konnten jedoch gerettet werden. In den darauf folgenden Tagen wurden noch 650 Balken und 11 Tonnen Teer angespült, die aus dem Wrack stammten.¹⁷

Im Februar 1704 strandete das holländische Schiff *EDAM* vor Borkum. Von der Ladung konnten 706 Balken Holz geborgen werden. Wiederum brach ein Streit über das geborgene Gut zwischen den Bergern und den Amtsmännern aus, wobei es fast zu Handgreiflichkeiten gekommen wäre.¹⁸ Ein wiederum mit Balkenholz beladenes Schmackschiff kam im September 1705 während eines Sturmes auf der Randzel fest. Da der Schiffer krank war, mußte er mit seinen zwei Matrosen das Schiff aufgeben. Fünf Borkumer bargen das Schiff und brachten es nach Emden. Da sie dem Vogt nicht genug von der Bergungssumme abgaben, wurden die Berger zu einer Geldstrafe verurteilt. Die Berger aber weigerten sich, die Strafe zu bezahlen, und der Vogt wollte nun mit einem Gerichtsdieners bei ihnen pfänden. Die Insulaner und Insulanerinnen hielten sie jedoch davon ab, indem sie sie mit Kot und Steinen bewarfen und übelst beschimpften. Darauf kam es erneut zu einer Gerichtsverhandlung, in der das Bußgeld um das Fünffache erhöht wurde.¹⁹

Am 18. November desselben Jahres strandete ein mit 60 Tonnen lebenden Austern beladenes Helgoländer Schiff bei Borkum. Es war auf der Reise von Rochester über Helgoland nach Hamburg. Auch dieses Schiff konnte geborgen und nach Emden gebracht werden.²⁰ Die Wirren des Spanischen Erbfolgekrieges ließen keineswegs nach. Französische Kaperer

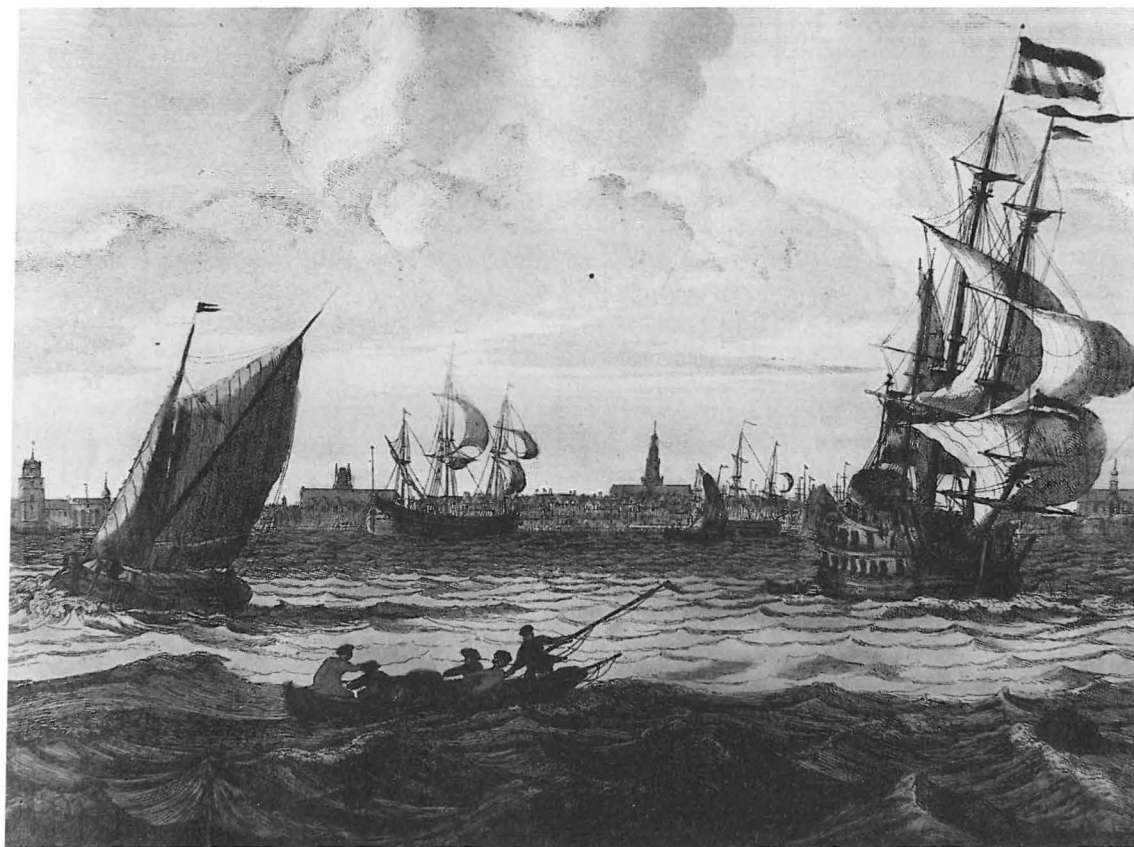


Karte Borkumer Riff 1713. (Aus: Herquet, *Die Insel Borkum in kulturgeschichtlicher Hinsicht*, 1886)

zündeten im Mai 1707 in der Nähe des heutigen Hoge Hörns ein Schiff an. Wegen des Krieges wollte der Hamburger Schoner *WILHELMIENTJE* von Hamburg aus nach Amsterdam fliehen, er wurde jedoch von einem französischen Kaperer verfolgt. Am 25. Juni 1708 kam er auf dem Borkumer Watt fest, und die Franzosen begannen sofort, das Schiff zu plündern und erschossen dabei sogar einige Passagiere. Vom Borkumer Turm aus beobachteten Insulaner die Strandung und beteiligten sich dann an der Plünderung. Erst als Emden Schaluppen zu dem Wrack liefen, flohen die Franzosen, und das Schiff wurde als Prise nach Emden geschleppt. Die Passagiere forderten darauf ihre geplünderten Sachen von den Borkumern zurück. Diese behaupteten, man habe ihnen das Geplünderte geschenkt. Auch kam es zu Hausdurchsuchungen, die jedoch ohne Erfolg blieben.²¹

Am 16. Dezember 1716 strandete vor Borkum das von Göteborg kommende englische Schiff *ST. JAKOB*. Der Kapitän kam dabei ums Leben, aber die elf Mann starke Besatzung konnte sich retten. Von der Ladung wurde Seide, Post und Franzwein geborgen.²² Ebenfalls von Göteborg kommend, kam das holländische Schiff *SARAH GALLEY*, das sich auf der Reise nach Amsterdam befand, am 25. September 1717 in der Nähe von Rottum zum Aufsitzen. Die Ladung, bestehend aus 3490 Eisenstangen und 360 Dielen, konnte geborgen werden, das Schiff jedoch war verloren.²³

Am 24. November desselben Jahres strandete der von London kommende Dreimaster *DER VERGÜLTE HIRSCH* bei Borkum. Geladen hatte er Zucker, Tabak, Tee, Kaffee, Zinn, Musselin, Leinwand, Seidenhandschuhe, Messer und Scheren. Der Großteil der Ladung konnte zwar geborgen werden, war jedoch vom Wasser stark beschädigt.²⁴



Ansicht von Emden um 1770. Stich von Petrus Schenk. (Archiv DSM)

Mit der Weihnachtsflut des Jahres 1717 trieb ein englisches Kriegsschiff von 42 Kanonen vor Borkum, da der Kapitän sein Schiff zu früh aufgab und sich mit einem Beiboot nach der Insel Juist rettete. Die 200 Mann Besatzung, die ihm anvertraut waren, kamen dabei ums Leben.²⁵

1726 kam es anlässlich der Strandung eines nicht näher bezeichneten Schiffes zu folgendem Rechtsstreit: Dem Vogt des Landesherrn waren seit 1712 zwei aus den Insulanern frei gewählte sog. Landsmänner beigegeben, die den Vogt bei seiner Arbeit unterstützen, aber zugleich auch die Bevölkerung vor dessen Eigenmächtigkeiten schützen sollten. Bei der genannten Strandung hatten beide Landsmänner ohne die vorgeschriebene Anweisung des Vogts durch Glockenschlag die Gemeinde zum Strand gerufen. Die Landesregierung verurteilte die Landsmänner zu je 10 Goldgulden mit der Wirkung, daß beide ihr Ehrenamt aufgaben und sich jahrelang kein Borkumer mehr zur Übernahme bereit fand.

1743 erhielt jeder Insulaner, der an einer Bergung beteiligt war, ein Drittel des von ihm Geborgenen. Das Schiff *Der PRINZ VON PREUSSEN* der Emder Asiatischen Kompagnie strandete am 10. Juli 1755 auf dem Borkum Riff. Sofort wurden beide Lotsen verhaftet, was aber den Protest des Emder Magistrates hervorrief, da er die Gerichtsbarkeit der Emder für sich in Anspruch nahm. Sie wurden aus dem Dienst genommen, erhielten keinen Lohn mehr und eine Freiheitsstrafe von je einem Monat. Am 18. August erfolgte die eidliche Vernehmung der Supercargos und der Steuerleute der *PRINZ VON PREUSSEN*.

Die am 20. Juli 1755 abgelegte Erklärung (StA Emden, Kontraktprotokolle, dort in holländisch) lautet in Übersetzung:

Mit dem heutigen Tage, dem 20. Juli 1755, erscheinen vor mir, P. Menkema, öffentlich königlich und bei der hohen königlichen preußischen Regierung in Ostfriesland zugelassenem Notar und innerhalb Emdens tätig, die Herren bzw. Führung des Königlich Preussisch Asiatischen Kompagnieschiffes DE PRINZ VAN PRUISSEN genannt und erklären:

Daß der Anfang ihrer Reise mit dem genannten Schiff am 31. Dezember 1753 gegen Mittag als sie unter Segel gingen begann. Die Tonnen wurden rasch passiert und am Nachmittag der Turm von Borkum. Gegen Abend hatten sie Stille, doch am Tage danach, den 1. Januar 1754 wurden sie durch einen WSW-Wind überfallen, der zwar im ersten Tagesverlauf noch mäßig war, jedoch am Nachmittag derart zunahm, daß sie gezwungen waren, die Marssegel zu bergen und (sich) vor den Untersegeln beizulegen. Dies behielten sie bis zum 3. Januar bei.

Dann nahm der Wind aus gleicher Richtung so heftig zu, daß alle übrigen Segel festgemacht wurden und die Mannschaft das Schiff mit dem Großsegel beilegte. Man glaubte, dies ohne Gefahr machen zu können, obwohl es nicht die gängige Seemannsart war, und es geschah, daß in der Nacht, als sie trieben, das genannte Großsegel von oben nach unten zerriß und daß sie endlich den Besan beisetzen konnten, was aber auch wenig Effekt hatte. Am anderen Tage, den 4. Januar, beruhigte sich das Wetter, so daß sie beginnen konnten, mit den Offizieren und Schiffszimmerleuten die Schäden zu untersuchen, die im Sturm entstanden waren. Man fand das Eselhaupt des Großmastes gebrochen und den Großmast von oben her gespalten, sodann, daß dieser sich überdies in der außergewöhnlich hohen See durch das heftige Schlingern und Stampfen losgearbeitet hatte und die Gefahr bestand, daß er von oben kommen würde.

Sie hielten Kriegsrat und beschlossen, den ersten besten Hafen zu suchen, sahen diese auf Grund der Umstände in Norwegen und setzten dorthin den Kurs. Kamen am 8ten Vormittags in die Bucht von Raaswoh, nahmen einen Lotsen und kamen mit seiner Hilfe am gleichem Datum glücklich vor der Insel Hittro in einen bequemen Hafen, nach binnen. Hier wurde das Schiff nach den Umständen repariert bis zum 3. März. Man ging nach Bezahlung der Kosten mit einem Umlaufenden Wind in See, um die vorgesehene Reise fortzusetzen, hatte eine gute Reise, so daß man am 17. Mai 1754 den äußersten Punkt von Afrika, den sogenannten Tafelberg passierte. Am 7. Juli 1754 sichtete die Besatzung das Land von Java und segelte dann durch die Sunda-Straße und passierte rasch die Banka-Straße, so daß sie endlich am 27. August 1754 auf der Reede von Whampoa und kam bis Bocka Tigri, wo man die weiter projektierte Ladung einnahm. Es war der 1. Dezember.

Am 7. und 8. Dezember zeigten die Pumpen mehr Wasser als sonst, so daß die Mannschaft gezwungen war, das genannte Schiff unter Land im Schlick aufzusetzen. Um die Leckage zu suchen, beschloß man im Schiffsrat mit den bestellten Supercargos von Kanton, im Bug auf der Steuerbordseite unter dem Blasbalg beim Knie etwas wegzukappen. Am 11. Dezember fand man als erstes ein altes Bovetegad [?] ganz offen, und das Bergholz am Bug im ganzen schlecht. Deswegen war die Besatzung besorgt. Die Arbeiten wurden begonnen mit Hilfe des Zimmermanns der PRINZ als auch von DER KÖNIG VON PREUSSEN, und die verliefen so, daß man das Schiff am 15. Dezember wieder von der Sandbank abbrachte und es an seinem Ankerplatz als gut und dicht befand. So konnte man mit der weiteren Beladung fortfahren.

Am 7. Januar 1755 konnte das Schiff unter Segel gehen und am Tage darauf kam es in See. In der China-See war man am 9ten und 14ten hatten heftig Wind mit hoher See, so daß das Schiff viel Wasser überbekam, ohne daß man jedoch irgendwelche Leckagen am Schiff entdeckte. Im weiteren Verlauf der Reise passierte es mit handlichem Wind und Wetter die

Banka- und Sunda-Straße. Es hatte um »De Zuid« am 17ten, 18ten und 19ten Februar einen schweren Sturm zu überstehen, so daß es genötigt war, unter den Vorsegeln beizuliegen, wobei es schwere Sturzseen überbekam.

Gleiches wiederholte sich in einem Sturm am 22. und 23. März. Nachdem sich das Wetter um »De Zuid« endlich beruhigt hatte, konnte das Schiff ohne weitere Schwierigkeiten die Reise fortsetzen. Am 4ten April 1755 ging von dieser Welt Kapitän Melle Moijweer, und der Leutenant Luitje Caspars Groenewee übernahm die Schiffsführung. Unter seiner Führung gelangte das Schiff ohne weitere Probleme am 29/30. Juni und 1. Juli in die Gründe vor dem Kanal. Hier traf man auf schwere Stürme mit außergewöhnlich hoher See, wodurch das Schiff sehr viel Wasser übernahm. Sobald der Wind besser war, segelte es durch den Kanal, man hatte danach viel contrairten Wind und Flauten, so daß man endlich am 10. Juli 1755 einen Fischer als Lotsen an Bord bekam mit welchem der Kapitän eine Summe von 100 Gulden aushandelte, damit er das Schiff vor die Ems bringe.

Zur weiteren Sicherung von Schiff und Ladung waren am selben Morgen um acht Uhr zwei Lotsen der Campagnie mit Namen Caspar Luitjes und Jan Tichelar an Bord gekommen. Unter ihrer Führung nahm das Schiff seinen Kurs, um so schnell wie möglich binnen zu kommen. Doch nach einer Stunde stellte die Besatzung mit Hilfe des Handlotes fest, daß sie durch den Strom auf eine Bank getrieben wurde, worüber der vorige Lotse ärgerlich war. Desselben Morgens gegen neun und zehn Uhr geriet das Schiff auf das Borkumer Riff, es lief so hart auf, daß die Ruderhaken abbrachen.

Außerdem brach ein schwerer Heckbalken oberhalb des Ruders, so daß die ganze Kajüte aufsprang. Die Schiffszimmerleute kappten die Ruderpinne weg, um der drohenden Gefahr zu begegnen. Nachdem die Ruderpinne angeschlagen war, fiel das Ruder ins Wasser, obwohl es mit Tauen gesichert war, die jedoch durch den Seegang brachen. Mit der großen Schaluppe und einem Fahrzeug, das zur Assistenz abgesandt war, versuchte man vergebens, das Schiff aus der gefährlichen Situation zu befreien.

Bei Ebbe lag es mit Schlagseite auf zwei Faden Wasser, und in der Eile wurde beschlossen, soviel wie möglich zu löschen, um es achtern zu leichtern. Bei dieser Gelegenheit wurden vier Kanonen, Seidenstoffe, 570 Kisten Tee gelöscht. Die Leichterung hatte den Erfolg, daß das Schiff bei Flut, als das Wasser seinen höchsten Stand hatte, und zwar in der Nacht zwischen 11 und 12 Uhr, wieder flott war, wobei es jedoch schrecklich stieß und über Grund scheuerte, bis es endlich in tiefem Wasser vor Anker kam.

Als das Schiff noch fest saß, wurde an den Pumpen keine Leckage gefunden. Zu der Zeit war es umgeben von einer großen Anzahl von Fischerfahrzeugen von der Insel Schiermonnikoog, ungefähr 20-25 an der Zahl, die aufgefordert wurden zur Assistenz. Sie waren dazu jedoch nur bereit, wenn sie ein Drittel von dem Wert der Güter als Bergelohn erhalten. Weil kein anderes Mittel zum Leichtern oder Bergen vorhanden war, um Schiff und Ladung zu retten, wurden dann sieben Fischereifahrzeuge – darunter auch das unseres ersten Lotsen – unter dem Versprechen einer ehrlichen Entlohnung angenommen, um das Schiff nach binnen zu bugsieren, was dann auch geschah, so daß das Schiff am 15ten Juli unter Delfzijl vor Anker lag. Hier wollte man am folgenden Tage zwischen 10 und 11 Uhr den Anker hieven und unter Segel gehen, um zu erfahren, ob man die Hoek van Logum besegeln könne. Doch dies gelang nicht, alle Mühen, den Anker hochzubringen, waren fruchtlos, obwohl man bereits beim Hieven altes und neues Tauwerk am Spill kaputtgerissen hatte. Auch als man einen sechsscheibigen Block aufsetzte, mit einer schwarzen Pferdeleine, wurde alles in Stücke gerissen. Die Mannschaft hatte keine weitere Möglichkeit, den Anker loszubekommen, der vermutlich an einem alten Wrack oder sonstigem festsaß. Deshalb wurde beschlossen, das Tau zu kappen mit ungefähr zehn Faden. Als dies geschehen war, ging das Schiff vor Anker.

Zur Ladung des Schiffes gehörten:

83731 pr. Caffee Thassen divers

96828 pr. Thee Thassen divers

12669 pr. Chocolate Thassen divers

30554 Stuck Flache Teller divers

17069 dito Suppen Teller divers

2017 Thee Potten divers

360 Butter Potten divers

1210 Kummen mit Schale

1737 Punch-Kummen divers

17500 Spühl-Kummen blau und weiss

5618 Halbe Kummwetjes blau und weiss

201 Sauciers divers

35 Milchkannen Schwartz mit Gold

38 Taffel Servicen von 112 Stuck blau und weiss

30 dito von 112 Stuck eckigt

26 dito von 112 Stuck weiss emailliert mit Gold

45 Sätze Taeffel Schüssels von differenter Grösse emailliert mit Gold

25 Sätze Pastet Schüssels à 2 in 1 Satz

40 Terrinen mit Schüssels und Deckels, blau und weiss

340 Saladiers divers

24 Sätze Snellen oder Bier-Kannen à 3 in 1 Satz, blau und weiss

169 Wasser Potten divers

131 Thee Servicen divers, weiss emailliert mit Gold

193 Dessert Schalen, blau und weiss, durchgebrochen

258 Gorgelets mit ihren Schalen divers

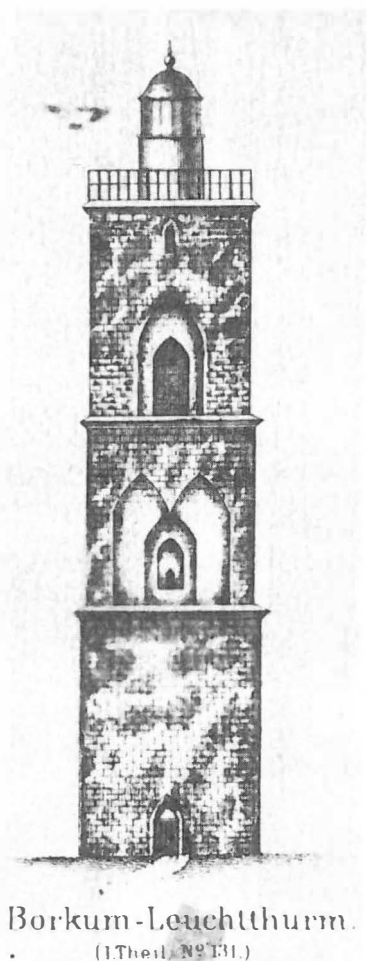
470 Stuck oder 47 Stellen von 10 Stuck jeder Stell Chinesische Bilder und Figuren

Die Ladung der PRINZ VON PREUSSEN war also äußerst wertvoll. Nach einer anderen Quelle zwang der Kapitän die Besatzung, die vom Schiff fliehen wollte, mit einer Pistole, an Bord zu bleiben, bis das Schiff mit der nächsten Flut bei günstigem Wind freikam.²⁶

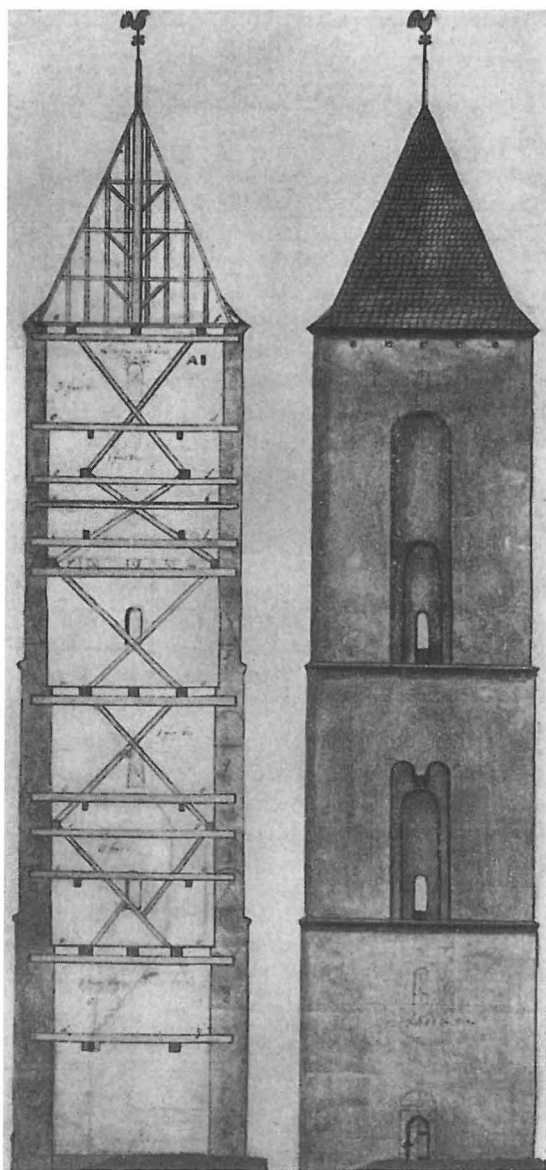
Nach dem Ende des Spanischen Erbfolgekrieges begann die Zeit des Walfangs für die Insel. Borkumer fuhren vor allem mit holländischen, aber auch mit hamburgischen Schiffen zum Walfang ins Nordmeer. Zwar waren viele Todesfälle zu beklagen, aber die Seeleute wurden am Fang beteiligt und brachten, wenn sie heimkehrten, viel Geld mit auf die Insel. Mehrere Borkumer wurden Walfangkommandeure, und schlagartig begann für viele Insulaner eine Zeit des Überflusses; man war nun nicht mehr von Strandgut abhängig, und daher sind aus dieser Zeit Schiffsstrandungen kaum überliefert.

1759 beschuldigte der Vogt die beiden Landsmänner Wim Welchers Bott und Daniel Gerrits Meyer, sie hätten die Einwohner ohne ihn durch Glockenschlag alarmiert, um Wrackstücke zu holen. Meyer gab zu, daß sein Mitlandsmann Bott die Glocke habe schlagen lassen; das sei aber nötig gewesen, denn der Vogt und er seien beim Visitieren des Strandes, also nicht im Ort gewesen. Bott habe rasch handeln müssen und nicht erst die Rückkehr abwarten können. Im übrigen hätten sie dem Vogt vier Fuder Holz gegeben, obwohl ihm nur zwei zustünden. Das andere sei an arme Leute gegangen. Dies sei die Ordnung des Landes.

Ein anderes Mal sei der Vogt mit beiden Landsmännern nachts zum Bergen von Weinfässern unterwegs gewesen. Dabei seien sie auf Strandläufer gestoßen. Nach Aussagen des Vogts habe Meyer gerufen: *Lauft, hier kommt der Vogt!* Meyer stellte es dahin richtig, daß



Oben: Der 1576 auf Borkum errichtete Turm im Zustand von 1816. (Aus: Lang, Geschichte des Seezeichenwesens, 1965, S. 37)
 Rechts: Der Alte Borkum-Leuchtturm um 1817. (Archiv DSM)



er sich mit einem Stock gegen die auch mit Stöcken bewaffneten Strandläufer habe wehren müssen, wobei sein Stock zerbrochen sei. Da habe er gerufen: *Ik rad, dat ji gaat.*²⁷

Als am Ende des 18. Jahrhunderts die englische Navigationsakte und die napoleonische Kontinentalsperre die Schifffahrt lahmlegten, konnten auch die Walfänger nicht mehr nach Grönland gelangen. Wieder brach über Borkum eine Armut herein, von der sich die Insulaner erst mit dem aufkommenden Tourismus Mitte des 19. Jahrhunderts erholten.

Die Insulaner waren von Strandgut abhängig wie nie zuvor, aber es strandete erst 1792 wieder ein Schiff vor Borkum, die englische THE LIBERTY, die wertvolle Güter geladen hatte. Als sie in die Osterems lief, gab sie Kanonenschüsse ab, um einen Lotsen anzufor-

dern. Es kam jedoch kein Lotse, und das Schiff wurde sich selbst überlassen. Es strandete, wobei die gesamte 300 Mann umfassende Besatzung ums Leben kam. Die Leichen wurden von Borkumern in den Dünen hinter der Strandungsstelle begraben. Diese Stelle bezeichneten die Insulaner daraufhin als Dodemannsdelle, sie liegt nördlich der heutigen Waterdelle.

Nach wie vor beteten die Borkumer *Gott segne unseren Strand* (mit Strandgut). Aus dieser Zeit stammt ein Lied, das von Borkumer Kindern noch in diesem Jahrhundert zu St. Martin gesungen wird. Ein Vers lautet: *Achter de greune Boemelkes da lag ein engels Skipp* (Hinter den grünen Bäumchen, da lag ein englisches Schiff). Eine Straße auf Borkum heißt noch heute »Engelse Pad«. ²⁸

Erst mit dem Ende der napoleonischen Kriege konnte man sich wieder mit Seezeichen und Leuchtfuern zur Sicherung der Emseinfahrt beschäftigen. 1805 wurde die renovierungsbedürftige Borkumer Kirche gründlich erneuert. Der Umbau war jedoch teurer geworden als erwartet. Da sah es die verarmte Inselbevölkerung als einen besonderen Glücksumstand an, daß ein Transchiff vor den Borkumer Sandbänken strandete. Der gewonnene Erlös war so groß, daß aus ihm die fehlenden Gelder genommen werden konnten. ²⁹ 1817 rüstete man den Turm von 1576 erstmals mit einer Laterne aus. Diese wurde mit Petroleum befeuert. Strandungen blieben dennoch nicht aus. ³⁰

Im August 1838 kam in der Osterems die spanische Brigg BRAGANZA fest. Die Ladung bestand aus Zucker, der von Philadelphia nach Genua bestimmt war. Wie sich später herausstellte, hatte die Besatzung während der Fahrt gemeutert und die Offiziere und den Kapitän über Bord geworfen. Statt nach Gibraltar segelten die Meuterer in die Osterems. Mit dem Wattfahrwasser wurden sie aber nicht fertig und ließen die BRAGANZA auf eine Sandbank auflaufen. Sie ruderten mit einem Beiboot an Land und übernachteten auf einem der Ostlandbauernhöfe.

Am nächsten Tag wurden die Schiffbrüchigen ins Dorf gebracht. Ein Insulaner, der Spanisch sprechen konnte, fragte die Besatzung nach den Umständen der Strandung aus. Keiner sagte etwas. Darauf befragte der Insulaner einen Jungen der Besatzung alleine, der dann auch mit der Wahrheit herausrückte. Unauffällig wurde ein Schiff nach Emden geschickt, um einen Trupp Soldaten zu holen, der die Meuterer festnehmen sollte.

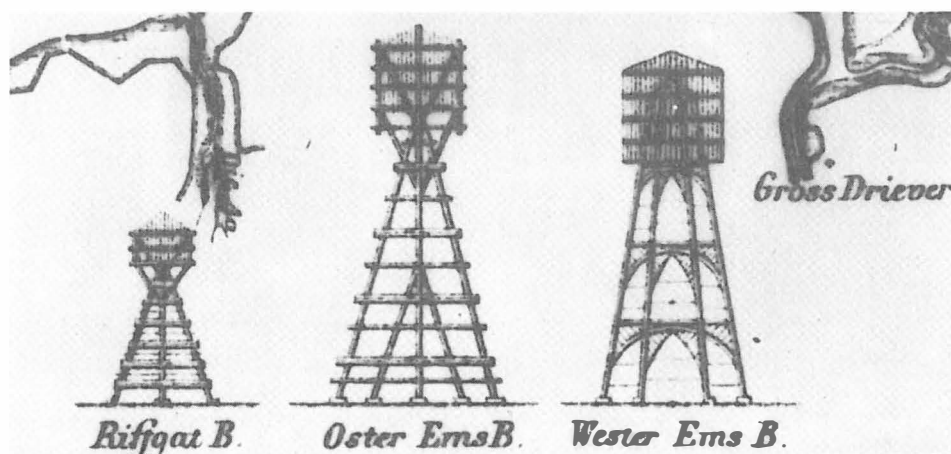
Da in Spanien damals auf Meuterei die Todesstrafe stand, wurden alle Meuterer erhängt. Das Wrack war für die Insulaner leicht zugänglich, und so war es kein Problem, den Zucker abzugeben. So war der Zuckerbedarf der Insulaner für lange Zeit gedeckt. ³¹

ALLIANCE – eine Strandung bewegt eine Nation

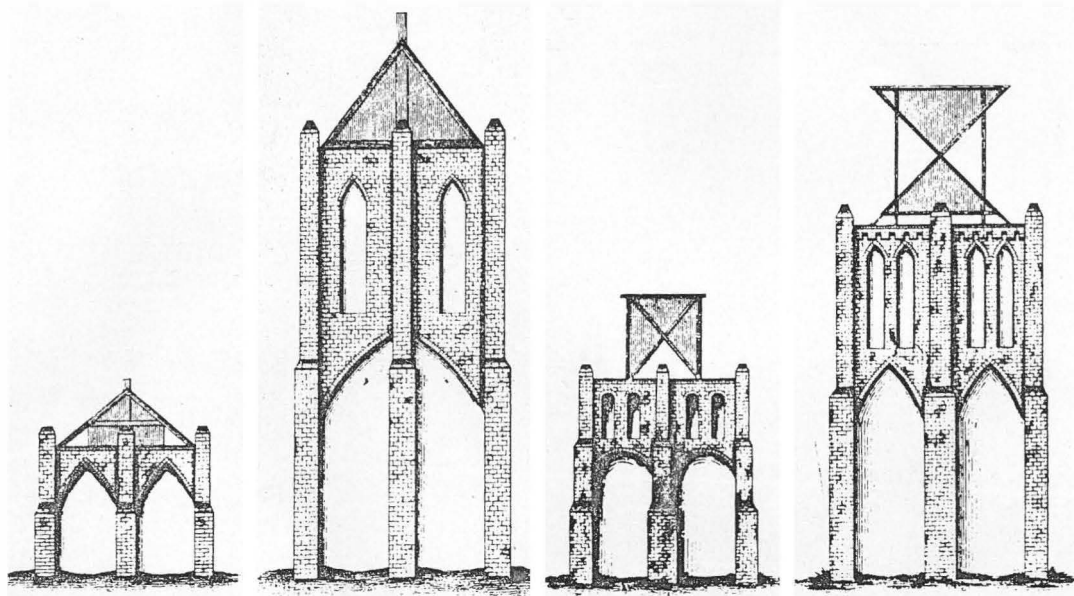
Im September 1860 kam es vor Borkum zu einem Schiffsunglück, das zur Gründung der DGzRS beitrug.

In der Nacht vom 9/10. September kam die hannoversche Brigg ALLIANCE auf dem Borkum-Riff fest. Sie war mit einer Ladung Kohle auf der Reise von Newcastle nach Geestmünde. Am Morgen des 10. Septembers hörten die Borkumer Melkerinnen Hilfeschreie. Sie waren jedoch sehr abergläubisch, hielten die Schreie für Geisterstimmen und liefen zum Dorf zurück. Fischer erkannten ein Schiff, das von der See zerschlagen wurde, unternahmen jedoch nichts, um den Schiffbrüchigen zu helfen, sondern beobachteten nur das Unglück. Eine Decks kajüte wurde an den Strand gespült, und einer der Fischer suchte in ihr sofort nach Strandgut. Dies war nach dem damaligen Strandrecht legal. Ein Kurgast, der früher selbst Kapitän gewesen war, versuchte eine Rettung zu organisieren.

Die Hilfeschreie der Besatzung, die in die Masten geklettert war, waren deutlich zu



Die Borkumer Baken vor 1870. (Aus: Ulsamer, Borkums großer Leuchtturm. Norden 1979)



Borkumer Baken 1872. (Archiv DSM)

hören. Der Kurgast packte den Fischer, der die Kajüte nach Strandgut durchsuchte, und sagte ihm, daß er zum Dorf rennen und andere Fischer holen sollte, um eine Rettung zu versuchen. Aber ohne ein Wort zu sagen, suchte der Fischer weiter. Auch die anderen Fischer sorgten sich nicht um die Schiffbrüchigen. Immer mehr Kurgäste kamen zum Strand und redeten umsonst auf die Fischer ein.

Ein junger Insulaner wollte, mit einer Leine gesichert, zum Wrack vordringen. Die Fischer hielten ihn jedoch davon ab, da sich, wie sie behaupteten, eine Untiefe zwischen dem Strand und dem Wrack befand. Niemand glaubte, daß man den Schiffbrüchigen noch helfen könne. Schließlich zerbrach die ALLIANCE mit lautem Krachen.



Der Alte Leuchtturm auf Borkum um 1860. (Aus: Teerling, Aus Borkums Vergangenheit. Emden 1980, S. 59)

Unter den Kurgästen war auch der Navigationslehrer Adolph Bermphohl, der folgenden Aufruf in der »Veogesacker Wochenschrift« veröffentlichte: *Es erscheint an der Zeit endlich auch an Deutschlands Küsten Rettungsstationen zu errichten ... deshalb geht hiermit an alle Deutsche der ernste Ruf sich an diesem Werke der Wohltätigkeit nach Kräften zu beteiligen.*

Der Aufruf war ein voller Erfolg. 1861 gründete der Emdener Oberzollinspektor Georg Breusing den »Ostfriesischen Verein zur Rettung Schiffbrüchiger«, der am 29. Mai 1865 in die »Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger« (DGzRS) aufging.³² Schon am 31. März 1863 konnte die Borkumer Rettungsbootbesatzung alle neun Besatzungsmitglieder der englischen Brigg MORA retten, die bei Borkum festgekommen war, da ihr Kapitän den Borkumer Leuchtturm für den Leuchtturm Helgolands gehalten hatte.

Bereits 1866 besaß Borkum zwei Rettungsschuppen. Am Weststrand war das 30 Fuß lange Rettungsboot OSTFRIESLAND (10 Riemen), und am Oststrand die 20 Fuß lange UPSTALSBOOM (6 Riemen) stationiert.

In den 1870er Jahren strandete der Dampfer AREND BAKKER vor der Insel. Ob die Besatzung von einem der Rettungsboote gerettet wurde, ist nicht bekannt. Im Dykhus, dem Borkumer Heimatverein, ist eine Seekiste zu besichtigen, die aus dem Mastholz der AREND BAKKER angefertigt wurde.

Der Alte Leuchtturm erwies sich als unzureichend, obwohl der Leuchtapparat mehrfach erneuert worden war. Ein erneutes Umrüsten des Turmes kam nicht mehr in Betracht, da dieser schon zu alt, zu instabil und zu niedrig war. Seit längerem hatte man bereits den Bau eines neuen Leuchtturms in Erwägung gezogen, als der Alte Leuchtturm Borkum vollständig ausbrannte und zu dieser Maßnahme zwang. In einem Bericht, den der Baukreis Emden am 15. Februar 1879 an die Landdrostei Aurich telegraphierte, hieß es:



Alter und neuer Leuchtturm von Borkum, 1880er Jahre. (Archiv DSM)

... der soeben von Borkum eintreffende Regierungsdampfer ERNST überbringt die Nachricht, daß der Leuchtturm auf der Insel Borkum in der verflommenen Nacht ausgebrannt ist. Der auf Borkum weilende Bauführer Prüßmann rapportiert folgendes.

»Ein großes Unglück ist eingetroffen, der Leuchtturm ist vollständig ausgebrannt. Nachdem etwa 6 1/2 Uhr [Anm: nachmittags] das Feuer im Gange war, hat dasselbe alsbald Dimensionen angenommen, daß nichts mehr zu retten war. Ohne auf die Details der grandiosen Feuerbrunst einzugehen, erbitte ich um Anweisung, wie ein neues Seezeichen auf Borkum errichtet werden soll.«

Ursache des Brandes war ein durchgerostetes Rohr des Torfofens im Wärterraum, der erst das Holzwerk in Brand setzte und schließlich noch einen halben Zentner Rüböl, das zum Betrieb des Feuers im Wärterraum gelagert war. Ein starker Nordostwind fachte das Feuer weiter an. Weder Anwohner, die zur Hilfe kamen, noch die Dorffeuwehr (deren Löschmittel für den Turm zu niedrig waren) konnten den Brand bekämpfen.

Herabstürzende Trümmer entzündeten weitere 40 Zentner Öl, die in der Grube des Turms gelagert waren. Bis 3.00 Uhr nachts brannte der Turm wie eine Fackel. In dieser Nacht herrschte starker Frost, der ein Übergreifen des Feuers auf benachbarte Häuser verhinderte.³³ Während dieser Feuerbrunst ist jedoch nur das Innere des Turmes vollkommen ausgebrannt. Heute wird der Alte Leuchtturm vom Borkumer Heimatverein unterhalten und kann besichtigt werden. Jeden Sommer veranstaltet der Heimatverein ein Fest am Fuße des Turms, das einen Teil der immensen Kosten, die zur Instandhaltung des »Olden Toren« nötig sind, einbringt.

Bereits eine Woche später wurde der Bau des Neuen Leuchtturms eingeleitet, der am 1. November 1879 fertiggestellt und am 15. November feierlich in Betrieb genommen wurde. Um das Borkum-Riff besser zu kennzeichnen, ließ der »Baukreis Emden« (der damals die Funktion des heutigen Wasser- und Schiffsamtes hatte), ein Feuerschiff erbauen. Die Konstruktion des Schiffes, mit der der Emdener Schiffbaumeister Klattenhof beauftragt war, war nicht einfach, da man noch kaum Erfahrung mit dem Bau von Feuerschiffen hatte. Das erste Feuerschiff BORKUM-RIFF war 31,7 m lang, hatte drei Masten und war sehr stabil gebaut. Der Anker war 2000 kg schwer und wurde von einer 240 m langen Kette gehalten. Am 13. Oktober 1875 war das Feuerschiff fertiggestellt. Es wurde auf der Position 53°51' Nord/06°26' Ost (16 Meilen nordöstlich des Alten Leuchtturms) verankert.³⁴ Den Kapitänen wurde das Navigieren dadurch sehr erleichtert, aber besonders in den ersten Betriebsjahren gab es immer wieder Probleme mit dem Feuerschiff, so daß es oft durch ein Reservefeuerschiff ersetzt werden mußte. Im Jahre 1900 wurde das Feuerschiff als eines der ersten Schiffe mit einer Funkanlage ausgerüstet.

In den 1870er Jahren kam die Schonerbrigg FELIX aus Ueckermünde auf dem Borkumer Nordstrand am Ende der Strandmauer fest. Das Schiff kam in Ballast aus Liverpool. Beim Stranden verlor ein Matrose ein Bein, als er damit in die Speichen des Steuerrades geriet. Ansonsten konnte sich die gesamte Besatzung retten.

Der »Ostfriesische Kurier« berichtet in seiner Ausgabe vom 18. März 1874 von einer Strandung auf den in der Osterems (die damals das Hauptfahrwasser in der Emsmündung darstellte, während heute ausschließlich die Westerems befahren wird) liegenden Brauer-Platen:

Norden. Über die am 18. März vollzogene Rettung eines nach Bremerhafen bestimmten Schiffes berichtet u. a. der Amtsvogt Abmeyer auf Borkum folgendes:

Am 18. März, Nachmittags 1 Uhr, wurde mir die Anzeige gemacht, daß sich in der Nähe der Brouwer-Plate ein Schiff in Gefahr befinde. Mit Hilfe eines Fernrohrs überzeugte ich mich, daß das Schiff wirklich festgesegelt sei und die Nothflagge zeige. Sofort wurde durch Aufhissen der Alarmflagge die Rettungsmannschaft herbeigerufen.

Dreiviertel Stunden nachher war das Rettungsboot zu Wasser [diese Zeit brauchten sie, um vom Ort aus zum Rettungsschuppen Nord zu kommen] gebracht und erreichte gegen 4.00 Uhr das verunglückte Schiff. Es war die italienische Bark UDELCHI BIGNONI aus Genua, Capt. Guiseppe Bassalo, 487 Tons groß, und mit einer Ladung Reis von Rangon nach Bremen bestimmt und hatte schon 6 Fuß Wasser im Raum.

Bei den Versuchen, welche der Capitän gemacht, sich und die Mannschaft zu retten, waren durch die hohe See beide Böte zertrümmert und der Koch über Bord gespült worden und ertrunken. Man war mit der Herstellung eines Rettungsflosses beschäftigt als unser Rettungsbott ankam und den Capitän einen englischen Lootsen und 12 Mann im Ganzen 14 Personen, aufnahm, welche wir um 5½ Uhr Nachmittags am Nordweststrande gegen Ostland Borkum glücklich landeten.

Von den Geretteten war keiner der deutschen Sprache mächtig; es waren Italiener und Spanier. Die Rettung (war) eine höchst mühevollen. Nachdem wir die Geretteten an Land gebracht, mußten wir das Rettungsbott noch um die ganze Insel rudern um es während der Nacht im Haag vor Anker in Sicherheit zu bringen, da es wegen hoher See und Strömung seinen Stationsort nicht wieder erreichen konnten.³⁵

Am 9. Dezember 1879 kam die Schonergaliet ANNA aus Emden mit Kapt. Johann de Fries unter Borkum im Eise fest. Eingeklemmt in den Eismassen wurde sie auf den Südstrand der Insel Borkum getrieben. Ende November hatte das Schiff Burnt Island mit einer Ladung von 124 Tons Steinkohlen für Emden verlassen und war am 7. Dezember bei Dunkelwerden in der Ems vor Anker gegangen. Die Besatzung konnte sich über das Eis auf den Strand retten, das Schiff aber ging verloren. Das Inventar des Schiffes konnte vollständig, die Ladung zu einem Drittel geborgen werden.³⁶

In der Nacht vom 12. auf dem 13. März 1880 sank in der Osterems das Schiff ANNA, möglicherweise eine Tjalk, die 1878 in Emden auf der Cassens-Werft gebaut wurde. Unter Kapt. Bleeker fuhr die ANNA als Beurtschiff zwischen Emden und Norderney. Das Seeamtsprotokoll der Stadt zu Emden vom 12. Juni 1880 berichtet:

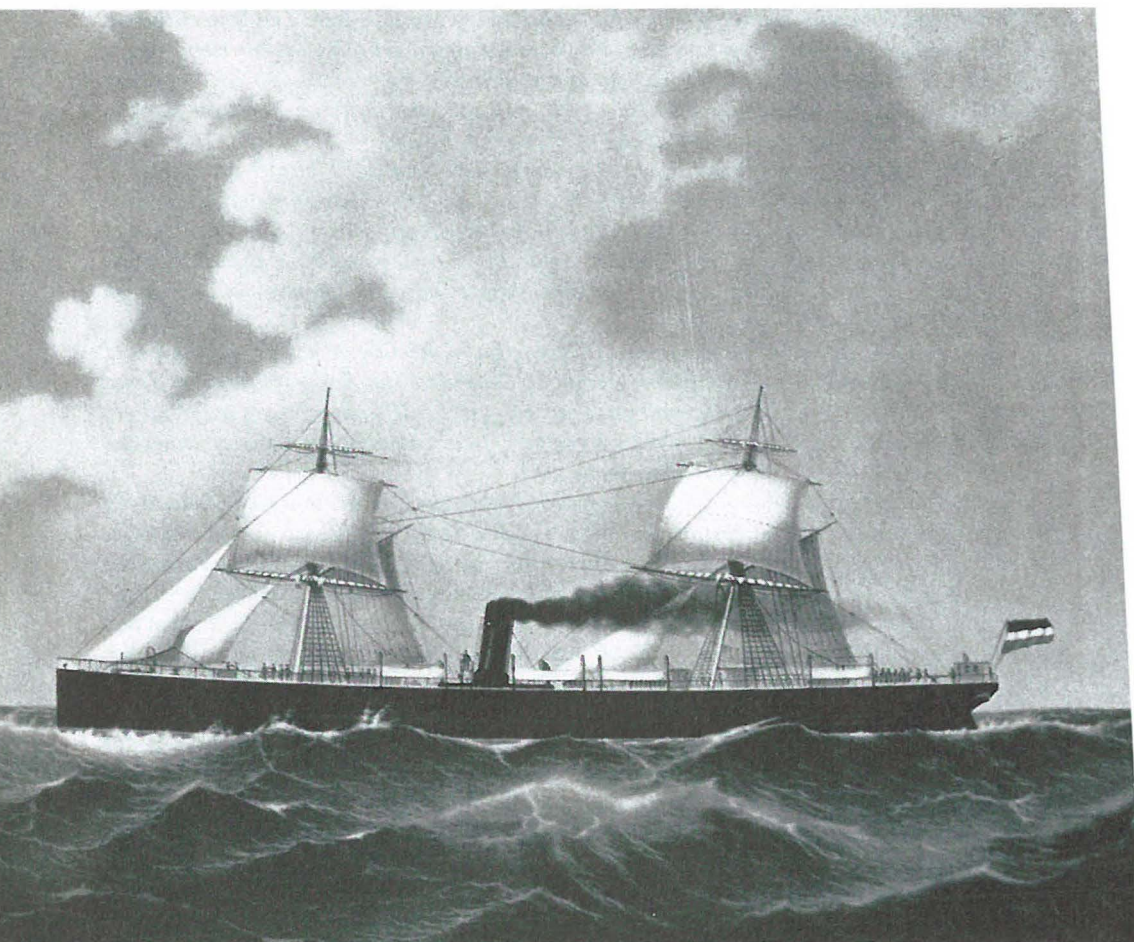
Als die ANNA am 12. März 1880 – und zwar ohne mit einem Boote versehen zu sein – die Emdener Schleuse passierte, herrschte bereits stürmisches Wetter, in welchem nach einer später aufgefundenen Notiz des Schiffers Bleeker dessen Schiffsmann bei der ersten schwarzen Tonne der Lep über Bord schlug und verunglückte. Jene Notiz ergibt dann ferner, dass der Schiffer Bleeker sich vor Anker gelegt hat, und ist späterhin sodann die ANNA vor ihrem Anker versunken.

Das Schiff selbst wurde einige Tage später von Norddeicher Schiffen, welche die Luken desselben offen fanden, mit einem Theile der verladenen Stückgüter, von welchen insbesondere die Decklast fehlte, wieder gehoben und in Greetsiel binnen gebracht; die Leiche des Schiffers Bleeker ist im Laufe des Monats April auf Nordernei angetrieben und dort beerdigt, von dem Schiffsmann aber seither nichts gesehen.³⁷

Die Strandung des Passagierdampfers Cimbria

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts blühte das Auswanderungsgeschäft zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten. Die Schiffe, die von Deutschland aus in die Vereinigten Staaten fuhren, passierten auch das neue Feuerschiff BORKUM-RIFF. Hier kam es im Jahre 1883 zu einer Kollision, bei der 435 Menschen auf tragische Weise ums Leben kamen.

Die Tragödie nahm ihren Lauf, als der Hapag-Dampfer Cimbria an einem nebligen Tag gegen den Willen des Lotsen von Hamburg auslief. Kapitän der Cimbria war Julius Hansen, der bisher unfallfrei gefahren war. Ihm anvertraut waren sechs Passagiere I. Klasse,



Gemälde des Hapag-Dampfers Cimbria von H. Petersen. (Archiv Hapag-Lloyd AG)

17 Passagieren II. Klasse, 378 Passagiere im Zwischendeck sowie 1200 Tonnen Kohle. Die 16 Jahre alte Cimbria war bei Craid & Co. in Greenock gebaut worden. Ihre Länge betrug 101 m, an Bord waren zehn Rettungsboote, die bestenfalls 370, nicht aber die 492 Personen aufnehmen konnten, die sich an Bord befanden.

Die Maschine der Cimbria lief mit halber Kraft voraus. Die Back war im Nebel kaum noch auszumachen. Deshalb ließ Hansen einen Ausguck auf der Back aufstellen, der bald ein Schiff voraus meldete. Im letzten Moment gelang es der Cimbria, den Anker zu werfen. Das entgegenkommende Schiff war die HANSA der Hapag. Gegen 18.00 Uhr ließ Kapitän Hansen den Anker lichten. Am nächsten Mittag kam die Cimbria bei Brunsbüttel fest. Sie konnte jedoch mit der Hilfe eines Schleppers und der Flut wieder freikommen.

Aber das nächste Unglück – und damit die eigentliche Katastrophe – ließ nicht lange auf sich warten. In der Nacht zum 19. Januar 1883 gegen 2.12 Uhr dampfte die Cimbria querab dem Feuerschiff BORKUM-RIFE.

Auf einmal schimmerten die Positionslaternen eines entgegenkommenden Dampfers auf. Es war die englische SULTAN der Hull – Hamburg Linie. Ihre Ladung bestand aus 600 Ton-

nen Kohle sowie einigem Stückgut. Auch einige Passagiere befanden sich an Bord. Sofort heulte auf der Cimbria die Dampfsirene auf, es war aber schon zu spät, und der eiserne Rumpf der Sultan bohrte sich in den Holzrumpf der Cimbria. Kapitän Hansen schrie der Besatzung der Sultan zu, sie solle die Maschinen nicht achteraus laufen lassen, da sonst noch mehr Wasser in den Rumpf der Cimbria gelangen würde. Es war abermals zu spät. Der Bug der Sultan riß sich von der Cimbria los, die sofort zu sinken begann. Von den zehn Rettungsbooten kamen nur zwei heil zu Wasser.

Mit großer Not schaffte es die Sultan noch, Hamburg zu erreichen. Ihr Bug war zertrümmert und mußte während der Fahrt mit Holzbohlen gesichert werden. Später wurden dem Kapitän der Sultan schwere Vorwürfe gemacht, da er der Cimbria nicht zur Hilfe gekommen war.

Für die Cimbria gab es jedoch keine Hoffnung mehr. Eine Panik brach aus. Eine Gruppe Indianer, die zurück in ihre Heimat wollten, wußte nicht, was mit ihnen geschah. Eine junge Frau, die ihrem Verlobten in die Vereinigten Staaten folgte, sprang ihrem Myrtenbäumchen hinterher, das ins Wasser gefallen war. Die Panik wurde noch größer, als die Passagiere merkten, daß die Rettungsbootplätze nicht ausreichten. Jeder versuchte, so gut er konnte, sich selbst zu retten. Viele ertranken qualvoll in ihren Kabinen, da sie während der Kollision schliefen.

Durch die eindringenden Wassermassen und die Schlagseite des Schiffes war es für viele Passagiere unmöglich, das Deck zu erreichen. Ein 13jähriger Schiffsjunge versuchte, sich durch ein Bullauge zu retten, da der Weg zu den oberen Decks versperrt war, und ertrank dabei, da er in dem Bullauge steckenblieb und weder vor noch zurück kam. Kinder irrten ziellos an Deck herum. Nur 39 Passagiere konnten sich in die Boote retten. Viele, die zu den schon auf dem Wasser treibenden Rettungsbooten schwimmen wollten, ertranken oder erfroren in der eiskalten See. Die Insassen der Rettungsboote wurden am Morgen von der britischen Bark Theta gerettet.

Einigen Passagieren war es gelungen, sich in die Takelage der Cimbria zu retten, die noch aus der See ragte. Sie mußten stundenlang nur spärlich bekleidet in der Kälte ausharren. Bei manchen ließen allmählich die Kräfte nach, und sie fielen in die See. Nur 17 Personen konnten mit der Bark Diamant gerettet werden.

Von 492 Menschen überlebten nur 56. Der Untergang der Cimbria löste weltweit großes Entsetzen aus. In Hamburg belagerten Angehörige der Besatzungsmitglieder das Reedereigebäude der Hapag. Eine Liste der angeblich Geretteten wurde ausgehängt. Wenig später stellte sich jedoch heraus, daß die Liste der Geretteten tragischerweise mit der Liste der Toten verwechselt wurde. Ein Moritatensänger schrieb eine Moritat über die Katastrophe, die die Tragik des Unglücks voll zum Ausdruck bringt:

*Frohen Muts bei günst'gem Winde
flog die stolze Cimbria,
fahren wollte sie geschwinde
ferne nach Amerika.
Schauder drängt sich durch die Glieder,
wenn man ließt von Cimbria,
dieses Dampfschiff wollte wieder
fahren nach Amerika.
Als Cuxhaven es vorüber,
sank ein starker Nebel nieder
auf das große, weite Meer;
dunkle Nacht war's rund umher.*

*Jeder war an seiner Stelle,
und die Ordnung wohl an Bord,
damit das Schiff nicht zu schnelle,
sprach auch der Kapitän das Wort:
die Maschinen auf halb zu stellen
In dem Nebel, auf den Wellen,
sah man bei dem Schiffe dicht
bald ein schwaches, grünes Licht.*

*Plötzlich kracht es von der Seite,
Sultan fuhr direkt sogar
auf der grausen Meeresseite*

*los auf's Dampfschiff Cimbria.
Furchtbar war die Schreckensstunde,
Angstschrei tönt es in der Runde,
denn ins tiefe Wassergrab
sank das stolze Schiff hinab.*

*Keine Rettung ließ sich blicken,
Sultan war bald außer Sicht,
manches Leben mußte knicken,
Rettung gab es leider nicht.
Gar nichts wurde unterlassen,
doch die großen Menschenmassen
rannten nutzlos hin und her.
Und bald deckte sie das Meer.*

*Wenige sind nur entkommen,
ach, vielleicht der achte Teil,*

*wie man leider hat vernommen,
findet noch am Leben Heil.
Doch wie diese Leute sagen,
hat ein ritterlich Betragen,
den Offizieren nicht gefehlt,
auch vom Arzt wird so erzählt.*

*Vorsicht ist gewiß vonnöten
auf den Schiffen wie bekannt,
die Schwimmgürtel, Rettungsböte
waren alle gut instand.*

*Aber wenn das Schicksal wollte,
daß es untergehen sollte
dieses Schiff mit Mann und Maus
brechen unsere Tränen aus.*

Einige Wrackteile der Cimbria befinden sich heute im Borkumer »Dykhus«. Das Wrack der Cimbria liegt auf der Position 53°52'51" N/6°24'24" E. Am 16. Oktober 1974 begannen Taucher von dem Wracksuchschiff WEGA des Deutschen Hydrographischen Instituts (DHI), das Wrack zu untersuchen. Die Schiffsglocke der Cimbria konnte geborgen werden und befindet sich heute im Reedereigebäude der Hapag.³⁸

In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts spielte sich vor Borkum noch eine weitere Tragödie ab, auch wenn sie bei weitem nicht so viele Menschenleben kostete wie der Untergang der Cimbria.

Etwas 800 Meter vor dem Weststrand kam in einer Dezembarnacht ein englisches Schiff auf Grund. Auch diesmal gab es keine Hoffnung für die Besatzung, da die Strandung von niemandem auf der Insel bemerkt wurde. Das Schiff wurde von den Wellen vollständig zer schlagen.

Am nächsten Morgen fand der Leuchtturmwärter des Neuen Turms die Leiche eines 17jährigen Schiffsjungen am Fuße des Turms. Da es in dieser Nacht geschneit hatte, konnte man den Weg des Jungen zurückverfolgen. Als einziger hatte er die Strandung überlebt. Vom Strand aus lief er zu den nächsten Häusern und klopfte an. Jedoch an keinem der Häuser bemerkte man sein Klopfen, da die Eigentümer schliefen. Er schleppte sich zuletzt zum Neuen Leuchtturm. Da die Tür jedoch verschlossen war, blieb ihm nichts anderes übrig als sich vor den Turm zu setzen und den nächsten Morgen abzuwarten. In der kalten Winter-nacht verließen ihn dann auch die letzten Kräfte.³⁹

1891 ertranken der 20jährige Klaas Jakobs Meyer und sein Freund Berend Müller beim Fischen auf einer Sandbank, auf der sie vom Nebel überrascht wurden, so daß sie bei steigender Flut ihr festgetäutes Boot nicht wiederfinden konnten.⁴⁰

Die letzten Jahre der Ruderrettungsboote

Gegen Ende des letzten Jahrhunderts waren Schiffbrüchige längst nicht mehr ihrem Schicksal hilflos ausgeliefert. Für Schiffsunglücke in Strandnähe standen Raketenapparate und Hosenbojen zur Verfügung. Mit dem Raketenapparat konnte eine Leine zum Wrack geschossen werden. An dieser Leine wurde die Hosenboje befestigt und zum Wrack gezo-

gen, dort konnten Überlebende in die Hosenboje steigen, die dann von den Rettern an den Strand gezogen wurde. Die ersten Ruderrettungsboote waren mittlerweile optimiert worden, und zudem hatten die Rettungsmänner in zahlreichen Einsätzen viel Erfahrung sammeln können.

Das Borkumer Ruderrettungsboot unter Vormann Thomas Bekaam rettete im Dezember 1885 neun Menschen von dem holländischen Schoner NIEUWEDIEP. Die Rettungstat wurde von dem holländischen König Willem III. mit der holländischen Rettungsmedaille für den Vormann und die gesamte Mannschaft belohnt.

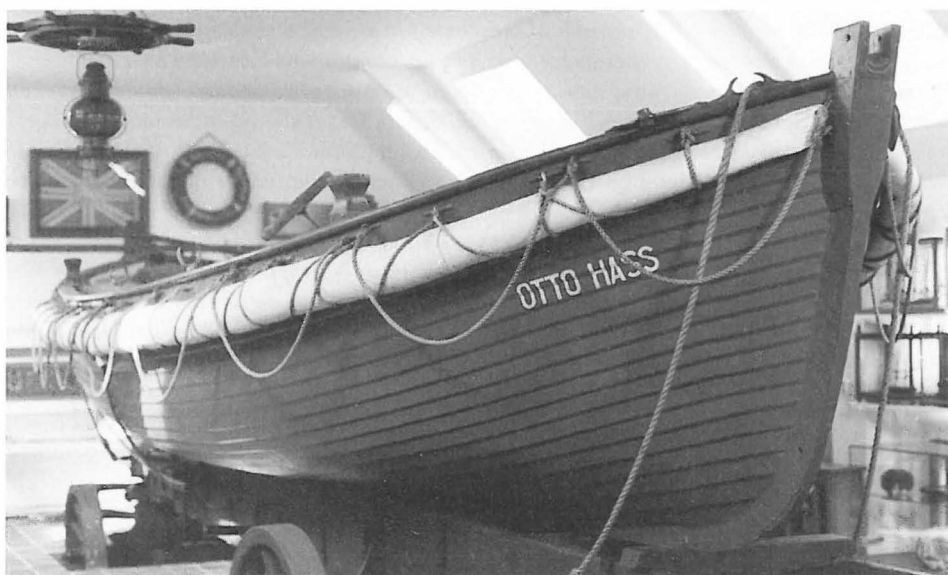
Am 7. März 1896 strandete der erst vier Jahre alte Schoner WINNIFRED auf dem Südstrand direkt vor dem »elektrischen Leuchtturm.«

Die Besatzung konnte gerettet werden. Da der Schoner an einer äußerst günstigen Stelle gestrandet war, konnte auch die Ladung Quebraholz, ein tropisches Hartholz, geborgen werden. Das Wrack wurde von den Insulanern so gut es ging abgewrackt. Einige Wrackteile wurden zum Ausbau des Nordseehotels verwendet. Über die Rettung der Besatzung liegt uns noch ein Bericht der DGzRS-Ortsgruppe Borkum vor:

Am 7. März 1896, morgens 5 Uhr, wurde der Vormann Bekann von dem Leuchtturm telefonisch benachrichtigt, daß sich am Südweststrande der Insel ein großes Schiff in Gefahr befände. So rasch wie möglich wurde das Ruderrettungsboot OTTO HASS der Südstation zu Wasser gebracht. Es konnte bei dem WSW Sturm nur mit äußerster Anstrengung durch die Brandung gebracht werden.

Das verunglückte Schiff war mit dem Kopfe auf den Strand gelaufen und lag sehr gefährlich. Das Rettungsboot legte sich hinter dem Schiff vor Anker, da es ihm wegen seiner Lage keine Leeseite abgewinnen konnte, und versuchte, mit dem Schiff eine Verbindung herzustellen. Das Boot schlug jedoch voll mit Wasser, und ein vom Schiff ausgeworfener Korkenfender war vom Boote aus nicht zu erreichen.

Jetzt versuchte die aus zehn Mann bestehende Schiffsbesatzung, sich in das unter den Klüverbaum gebrachte Schiffsboot zu retten und es an einem am Schiffe befestigten Tau vor der rollenden See an den Strand laufen zu lassen.



Ruderrettungsboot OTTO HASS. Ausstellung Borkumer Heimatmuseum. (Foto: Jens Bald)

Dieser gefahrvolle Versuch gelang, worauf das Rettungsboot, das bis dahin auf seinem schweren Posten ausgeharrt hatte, um bei einem etwaigen Mißlingen zur Stelle zu sein, zurückkehrte. Beide Mannschaften waren vom Wind und vom Wetter hart mitgenommen. Das gestrandete Schiff war der amerikanische Dreimastschoner WINNIFRED, Kapitän Hire, mit Farbholz von Rosario nach Hamburg bestimmt.⁴¹

Im Jahre 1898 wurde bei schwerem Wetter zwischen dem Borkum-Riff und den Brauer Platen die Viermastbark PONCHO von dem englischen Dampfer KARNAK gerammt. Ursache für die Kollision war ein von der KARNAK falsch eingeleitetes Ausweichmanöver. Die PONCHO war mit einer Ladung Stückgut nach Südamerika unterwegs. Die Besatzung der KARNAK überließ die Bark ihrem Schicksal, so daß ihre gesamte Besatzung ums Leben kam. Die Leichen des Kapitäns und des Steuermanns trieben an. Die KARNAK-Besatzung blieb nicht unbestraft; dem Kapitän wurde das Patent entzogen. In den folgenden Wochen und Monaten trieben von der Ladung der PONCHO unter anderem Flaschen mit Cognac, Genever und Magenlikör an den Borkumer Strand.

Die Flaschen trieben so zahlreich an, das der Strandvogt vollkommen machtlos war. So ging die PONCHO als »Cognacschiff« in die Geschichte Borkums ein, und viele Borkumer behielten sie schmunzelnd in Erinnerung, obwohl ihr Untergang doch eigentlich tragisch war. Sogar in den 50er Jahren sollen noch Flaschen am Borkumer Strand angetrieben sein, die von der PONCHO stammten.⁴²

Ein Jahr nach der Havarie der PONCHO strandete ein weiterer Großsegler östlich von Schiermonnikoog.

Am 18. März 1899 traf auf Borkum von der Insel Schiermonnikoog die Nachricht ein, daß sich das Bremer Vollschiß REGULUS mit 30 Personen, darunter 15 Insulaner in Gefahr befänden. Das dortige Rettungsboot hatte vergeblich versucht, zum REGULUS zu kommen und möchte das hiesige Rettungsboot unter Zuhilfenahme eines Schleppdampfers versuchen, die Leute zu retten.

Da der Kapitän eines hier ankernden Schleppdampfers wegen des stürmischen Wetters entschieden ablehnte, noch denselben Abend hinauszufahren, wurde beschlossen, gegen 8½ Uhr mit dem Rettungsboot OTTO HASS den Versuche zu wagen, die Unfallstelle über das Watt zu erreichen. Nachdem sich die Mannschaft für die Reise gehörig ausgerüstet hatte, wurde die Fahrt angetreten, über welche wir den Vormann selbst berichten lassen:

Trotz des schlechten Wetters, daß abwechselnd auch schwere Schnee- und Hagelböen brachte, kam das Rettungsboot mit Rudern und Segeln so gut voran, sodass wir bei Tagesanbruch das gestrandete Schiff in Sicht bekamen. Dieser Anblick und die Aussicht auf Erfolg belebte das bereits langsamer pulsierende Blut, und einer ermunterte den anderen durch Zuruf zu neuer anstrengender Arbeit und gefahrvollem Wagen.

Etwa 4 Seemeilen vom REGULUS entfernt erblickten wir südlich von demselben einen Schnelldampfer, der anscheinend vor Anker lag, jedoch im Vortopp zwei Flaggen zeigte. Wir ruderten hin, um gleichzeitig auch Erkundigungen einzuziehen, da uns der Dampfer näher lag als der REGULUS und hörten nun, dass die Besatzung des letzteren Theils an demselben Morgen von Schiermonnikoog aus gerettet sei. Der Kapitän des Dampfers bat uns aber, bei ihm zu bleiben, da er selbst in Seenoth sei, das Schiff aber noch nicht verlassen könne.

Es war der Schleppdampfer GLADIATOR aus Hamburg, Kapitän Büttner, welchem bei den Versuchen zur Bergung des REGULUS schon am 17. eine Stahltrosse in die Schraube gerathen sei. Dadurch manövrierunfähig geworden, war er, nachdem ihm seine Steuerbordanker-kette gebrochen mit der hohen See über die Aussenbank hinweggestossen und lag nun aus-sen in der Eilanderbalje vor seinem zweiten auch bereits beschädigten Anker, auf allen Sei-ten von der Brandung umgeben. Da das Wasser nicht Tiefe genug hatte, trieb der Dampfer, dem übrigens auch schon Ruder und Rudersteven beim schweren Aufstossen gebrochen

waren, immer mehr der Seebrandung zu. Wir lagen von 9½ bis 3 Uhr bei dem Dampfer, mussten dann aber, da das Wetter wieder sehr schlecht wurde, den Kapitän ersuchen, sich zu entschliessen mit seiner Mannschaft, insgesamt 7 Personen, ins Rettungsboot zu gehen. Dies geschah und bei starkem aber günstigem Winde fuhren wir nun nach Schiermonnikoog, wo wir um 6 Uhr landeten und nach einem 2½stündigen Marsche im Dorfe ankamen.

Hier wurden wir freundlich aufgenommen und versorgt. Nachdem wir die Unsrigen in Borkum durch ein Telegramm beruhigt hatten, legten wir uns nach 24stündiger schwerer Arbeit zur Ruhe. Geträumt hat niemand, aber geschlafen. Am anderen Tage um 1 Uhr traten wir die Rückfahrt an. Das Wetter war noch sehr schlecht und brachte wieder abwechselnd Schnee- und Hagelböen. Der Wind hatte sich zu unseren Ungunsten nach N.-O. gedreht, sodass wir kreuzen mussten. Dadurch verlängerte sich die Fahrt, sodass wir erst um 9½ Uhr abends am Südstrande Borkums landen konnten. Hier wurden wir durch vielstimmige Hurrahs begrüsst.

Der Ortsausschuss hatte Fürsorge getroffen, dass das Boot schnell in den Schuppen gebracht werden konnten, damit wir baldigst in warme Kleider kommen konnten.

Das Rettungsboot bewährte sich gut: dass es mehrfach Wasser übernahm lag an der ausserordentlich hohen See.⁴³

Anmerkungen

- 1 Lübbert Eiken Lübberts: Ostfrieslands Schifffahrt und Seefischerei. Tübingen 1903, S. 51.
- 2 Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Nord- und Mitteleuropa. Neumünster 1972, Katalog der Schiffsfunde, S. 271-341, und Karte 2. – Reinder Reinders: Cog finds from the IJsselmeerpolders. (= Flevobericht Nr. 248.) Lelystad 1985. – Ole Crumlin-Pedersen: Archaeology and the Sea. Amsterdam 1996.
- 3 Walther Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd.1. Berlin 1915, S. 543-546.
- 4 Karl Herquet: Die Insel Borkum in kulturgeschichtlicher Hinsicht. 1886. Reprint Leer 1991.
- 5 Tacitus: Annalen I-VI. Übersetzt, eingeleitet und mit Anmerkungen versehen von Walther Sontheimer. (=Reclams Universalbibliothek) Stuttgart 1964, S.90.
- 6 Ernst Friedländer (Hrsg.): Ostfriesisches Urkundenbuch, Bd. 2. Emden 1880/81, Nr. 336.
- 7 Gregor Ulsamer: Borkums großer Leuchtturm. Geschichte und Technik. Herausgegeben von der Kurverwaltung Borkum 1979, S. 1-5.
- 8 Herquet (wie Anm. 4), S.3.
- 9 Ebd., S.10-12.
- 10 Hans Schweers: Der Borkumer Dünenexpress. (= Schriftenreihe historischer Schienenverkehr, Bd.5). Aachen 1991, S.5.
- 11 Ulsamer (wie Anm. 7), S. 1-5.
- 12 Herquet (wie Anm. 4), S. 28.
- 13 Ebd., S. 29
- 14 Ebd., S. 41.
- 15 Ebd., S. 49f.
- 16 Ebd., S. 55.
- 17 Ebd., S. 60.
- 18 Ebd., S. 61.
- 19 Ebd., S. 65f.
- 20 Ebd., S. 66.
- 21 Ebd., S. 71ff.
- 22 Ebd., S. 102.
- 23 Ebd., S. 103.
- 24 Ebd., S.104.
- 25 Hans Linke: Die Geschichte der Borkumer Walfängerfamilie Meyer. Bremerhaven 1970, S. 35.
- 26 Karl-Heinz Wiechers: »...und fuhren weit übers Meer. Bd. II, Häfen der Ems. Soltau 1988, S.287f. und Herquet (wie Anm. 4), S. 119.
- 27 Linke (wie Anm. 25), S. 55f.
- 28 Herquet (wie Anm. 4), S. 141.
- 29 Linke (wie Anm. 25), S. 114.
- 30 Ulsamer (wie Anm. 7), S. 9f.
- 31 Hans Peter Wegmann: Borkum. Leer 1991, S. 169f.

- 32 Hans Berber-Credner: Katastrophen auf See, Retter an der Küste. Broschüre der DGzRS, S. 7-10.
- 33 Ulsamer (wie Anm. 7), S. 19f.
- 34 Ders.: Feuerschiff Borkum Riff – Die interessante Geschichte des Nachrichtenwesens an der Küste. Berlin 1988, S. 23ff.
- 35 Ostfriesischer Courier vom 22.5.1874 (Archiv DSM).
- 36 Wiechers (wie Anm. 26), Bd. II, S. 378.
- 37 Ebd., S. 279.
- 38 Kurt Gerdau: CIMBRIA. Drama bei Borkum Riff. Herford 1982.
- 39 Wegmann (wie Anm. 31), S. 174.
- 40 Linke (wie Anm. 25), S. 116.
- 41 Ulsamer (wie Anm. 34), S. 46f.
- 42 Von Borkum und Borkumern. Leer o.J.
- 43 Ditjes und Datjes. Borkum 1988, S. 22-24.

Ships' cemetery: The mouth of the Ems Shipwrecks off the island of Borkum, Part 1

Summary

In the Late Middle Ages, due to the growing size and draught of the vessels built, shipwrecks off the island of Borkum on the flat coast in the region of the two-armed Ems outlet took place with increasing frequency. The island of Borkum and the city of Emden laid out sea-marks, but accidents nevertheless continued to occur. Before the mid nineteenth century, written accounts of the accidents were rare. In 1886, in connection with his cultural history of Borkum, the town archivist of Aurich Karl Herquet evaluated numerous strand right documents found in the East Frisian State Archive. The dates of the strandings were placed in temporal sequence and supplemented by further reports from other sources. Several of the especially spectacular shipwrecks that took place off Borkum in the nineteenth century were widely publicised, leading finally to the founding of the *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* (German Society for the Rescue of Castaways). From that time on, the published reports of their rescue operations form a very reliable source on shipwrecks, including those occurring off Borkum. The article is based on an evaluation of these records.

The earliest account of a stranding off Borkum was written by the Roman historiographer Tacitus, who describes the fate of the Roman war fleet put into action against the Teutons in A.D. 16. In 1493, the Hanseatic City of Hamburg signed an agreement with Counts Edzard and Uko of East Friesland allowing the crew of a ship stranded off Borkum to collect the goods themselves, and stipulating the payment of a salvage fee to the islanders for their help. Shipwrecks of the years 1627, 1661 and 1688 are documented in reports occasioned without exception by disputes over strand rights, as was also the case for the fifteen eighteenth-century accidents listed. The disagreements were typically characterised by conflicts between the interests of three main parties – the mariners and merchants whose ships, crews and wares were in the greatest of danger, the sovereigns whose wreck commissioners were in charge of enforcing legal regulations (including the payment of dues to the sovereign) and finally the

residents, who eked out a meagre living on the sparse fields of the barren sand island Borkum.

Not until 1860, with the stranding of the Hanoverian brig *ALLIANCE*, did the public begin to become alert to the circumstances. Spa visitors had attempted to divert the attention of the islanders from the strand goods to the rescue of the shipwrecked crew. The event caused a storm of indignation in the press and in the course of the resulting discussions the *Ostfriesische Verein zur Rettung Schiffbrüchiger* (East Frisian Association for the Rescue of Castaways) was founded.

The article also includes an in-depth investigation of two nineteenth-century shipwrecks, that of the passenger steamer *CIMBRIA*, which claimed 436 victims, and that of the full-rigged ship *REGULUS* near the island of Schiermonnikoog in 1899.

Le cimetière marin à l'embouchure de l'Ems Échouements devant l'île de Borkum. 1ère partie

Résumé

À la fin du Moyen Âge, comme la taille des navires et leur tirant d'eau augmentaient, les échouements devant l'île de Borkum, sur cette côte plate devant l'embouchure à deux bras de l'Ems, se multiplièrent fréquemment. L'île de Borkum et la ville d'Emden installèrent des bouées, mais malgré cela, les accidents se répétèrent. Il en existe des traces écrites seulement dans de rares cas, et ceci jusqu'au milieu du 19^e siècle. Dans son « Histoire culturelle de Borkum », parue en 1886, Karl Herquet, archiviste de la ville d'Aurich, a étudié de nombreux dossiers de droits d'épaves dans les Archives d'État de la Frise orientale. Il en ordonna chronologiquement les données concernant les échouements de navires et les compléta par des rapports en provenance d'autres sources. Au 19^e siècle, des naufrages particulièrement spectaculaires devant Borkum eurent les honneurs de la presse, ce qui mena finalement aux alentours des années 1860, à la création de la Société Allemande de Sauvetage des Naufragés (DGzRS). Les rapports sur ses interventions, qui parurent par la suite, forment aussi une source très fiable sur les échouements de navires devant Borkum et sont ici analysés comme il se doit.

Le plus ancien rapport sur un échouement devant Borkum provient de l'historien romain Tacite, qui décrit l'ensablement devant l'île de la flotte de guerre romaine, alors envoyée en 16 après J.-C. contre les Germains. En 1493, la ville hanséatique de Hambourg conclut avec les comtes de Frise orientale Edzard et Uko, un contrat qui autorisait à l'équipage d'un navire échoué devant Borkum de ramasser lui-même les marchandises, et les insulaires à recevoir un salaire de sauvetage en retour de l'aide fournie. Dans les années 1627, 1661 et 1668, d'autres échouements seront documentés, bien qu'à la base de ces rapports se trouvent toujours les différends causés par le droit d'épaves, tout comme dans les 15 autres cas répertoriés au 18^e siècle. Trois courants d'intérêts différents s'y affrontent : celui des navigateurs et commerçants, dont les navires avec l'équipage et les marchandises se trouvaient en grand danger, celui des seigneurs, pour lesquels l'inspecteur des côtes veillait à faire respecter les règlements (de même qu'il se chargeait de lever les impôts dûs aux seigneurs), et pour finir, celui des habitants, qui, surtout sur l'île sablonneuse de Borkum, survivaient péniblement grâce aux maigres surfaces cultivables.

C'est seulement en 1860, après le naufrage de l'*ALLIANCE*, un brick de Hanovre, que le public tendit l'oreille. Des curistes avaient tenté de détourner l'attention des habitants de Borkum des marchandises échouées afin de les forcer à secourir des rescapés. L'affaire ameuta la presse, et au cours des discussions qui suivirent, en 1861, «l'Association de Frise Orientale pour le Sauvetage des Naufragés» fut fondée.

L'article fait cas détaillé de deux autres échouements au 19^e siècle, l'avarie du paquebot *CIMBRIA* qui coûta la vie à 436 victimes, et l'échouement du voilier à voiles carrées *REGULUS*, près de Schiermonnikoog, en 1899.